

L'Assurance Maritime au Lloyd's

Histoire, Organisation, Commentaire de la Police

Etude théorique et pratique

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Décembre 1936

PAR

Marcel DOMAS

JURY :

Président : M. RIPERT, professeur

Suffragants { *MM. M. PICARD, professeur*
AMIAUD, professeur

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^e et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1936

Tous droits réservés

THÈSE POUR LE DOCTORAT

***La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.***

L'Assurance Maritime au Lloyd's

Histoire, Organisation, Commentaire de la Police

Etude théorique et pratique

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 8 Décembre 1936

PAR

M. DOMAS

JURY :

Président : M. RIPERT, professeur

Suffragants { *MM. PICARD, professeur*
AMIAUD, professeur

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^e et Ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1936

Tous droits réservés



LIVRE I

Historique

Organisation commerciale et juridique

Notions pratiques

sur l'assurance du Lloyd's



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CHAPITRE PREMIER

HISTOIRE DU LLOYD'S

§ 1

LA FONDATION ET LE DEVELOPPEMENT DU CAFE D'EDWARD LLOYD

Ce n'est pas une légende qui, par la distance du temps, passe pour vérité historique, mais une vérité historique, devenu légendaire, le fait que la plus célèbre corporation des assureurs individuels du monde tire son origine et son nom d'un modeste café établi à Londres, il y a bientôt trois siècles par un certain Edward Lloyd.

Le grand public du monde commercial, celui même qui entre en contact avec lui, ignore pour la plus grande partie ce qu'est le Lloyd's. Les initiés, pour la plupart, savent ce qu'il représente et ont des notions plus ou moins vagues sur son origine. Mais personne ne peut comprendre sa mentalité, les raisons de son succès, et les détails de son organisation, quand il ignore son histoire exacte.

Et son histoire commence par l'apparition du *Coffre-house* d'Edward Lloyd.

Pour comprendre l'origine de ce fameux café, il est nécessaire de jeter un bref regard sur la situation et l'importance économique de l'Angleterre, et surtout de Londres, sous le règne prospère de Charles II.

Déjà, à la suite de son influence politique, la suprématie des capitaux anglais commençait à se répandre à travers l'Europe et sur les places commerciales les plus lointaines, des Indes, aux Côtes de Guinée et jusqu'en Amérique du Nord. Et si la flotte marchande anglaise n'arrivait pas encore à dépasser celle de la Hollande, première marine marchande du monde à cette époque, du moins, devint-elle sa concurrente la plus sérieuse. Ainsi, en 28 ans seulement, de 1660 à 1688, l'Angleterre doubla le tonnage de sa flotte marchande.

Londres, comptant presque un million d'habitants, com-

mençait à être la grande ville cosmopolite où les orfèvres de Lombard Street jetaient les bases du système bancaire moderne. Son importance maritime dépassait celle de Liverpool dans une proportion de cinquante à un et elle fournissait, à elle seule, les deux tiers des revenus de la douane de tout le pays. Elle pouvait déjà rivaliser avec Amsterdam, et un contemporain d'Edward Lloyd's¹ s'exprimait avec quelque emphase : « On peut dire, sans se vanter, qu'aucun fleuve du monde ne présente une vue plus magnifique que celle que l'on put souvent voir (comme une forêt flottante) entre Black-Wall et London-Bridge ». Malgré l'étonnante organisation de la poste de cette époque — huit distributions de courrier à Londres par jour, trois par semaine pour celui venant de l'intérieur et deux par semaine pour celui de France et de Flandre, — on conçoit fort bien que les lettres et nouvelles importantes des pays d'Outre-Mer ne parvenaient qu'à la faveur du hasard, du temps favorable et aussi de la complaisance des navires de commerce qui, naturellement, suivaient d'abord la « route » de leurs intérêts et ne se souciaient des missions acceptées qu'au moment de leur heureuse arrivée.

Il n'y avait encore que peu de journaux, et après le *Licensing Act* de 1625, le *London Gazette*, constitué d'une seule feuille strictement censurée, était le seul périodique anglais donnant des nouvelles sans importance, non seulement sur la politique, où tout était passé sous le plus strict silence², mais aussi pour le commerce en général. Le seul moyen d'information était donc celui des conversations privées, des bavardages sur les promenades et sur les quelques places publiques commerciales qui existaient déjà à Londres, où d'après un almanach de 1677, on comptait à peine 1.600 marchands. Dans la *City* — mot qui avait la même signification que de nos jours — la bourse commerciale était déjà le *Royal Exchange*, bourse ou lieu de rencontre, et non pas le *Stock-Exchange* d'aujourd'hui.

Mais, de par sa position et son exigüité, le *Royal-Exchange* était délaissé pour les tavernes semées un peu partout et particulièrement dans la *City*, autour de la bourse.

C'est alors que le café fut introduit en Angleterre et la mode des *Coffee-Houses* commença à se répandre à Londres. Les tenanciers de ces cafés eurent l'idée ingénieuse, par une publicité bien comprise, d'inviter et d'aider leurs clients à répandre et à recevoir les dernières nouvelles politiques et commerciales. Et ainsi, 25 ans après l'établissement du premier café par un certain Pasqua Rossi, de Raguse, dans la

(1) Tho. de Laune, *The present State of London* (1681) cité par Ch. Wright et C. E. Payle dans leur *A history of Lloyd's from the founding of Lloyd's coffee-house at the present day*, Londres 1928, p. 4, auquel nous devons la substance de cet historique.

(2) Macaulay, *A History of England*, Ed. 1877, 190.

Saint-Michael's Alley, Cornhill, on parlait de l'existence de presque 3.000 cafés à Londres. Chiffre bien exagéré, qu'on peut facilement ramener à quelques centaines, dont les noms, d'une centaine tout au plus, probablement les plus célèbres, figurent dans la collection des journaux de 1679 à 1688. Véritables institutions commerciales, sociales et politiques, les *coffee-houses*, ouvertes à tous, commencèrent à se spécialiser d'après le genre de clients qui les fréquentaient. Il y eut les cafés des étudiants, des docteurs, des professeurs et des savants, il y eut ceux des courtiers. Les journalistes de la City et les grands commerçants préféraient les maisons *Garraway, Jonathan et Bridge*.

Preuve de leur succès, le nombre croissant des cafés faillit à un moment donné porter un coup fatal à ce commerce d'une manière toute autre que par une concurrence entre elles. En effet, le roi, voyant dans les nombreuses réunions qui prenaient place dans les cafés une possibilité de conspirer contre la sûreté de l'Etat, interdit brusquement l'ouverture de nouveaux établissements du même genre. Puis, par une proclamation de 1675, il ordonna la fermeture de ceux existants. Pourtant pressé par d'impérieux besoins d'argent, il consentit à épargner les *coffee-houses* existantes, contre un serment d'allégeance, la somme de 500 livres par établissement et une étroite surveillance de police ³.

Les affaires d'assurances maritimes étaient déjà loin de leur début ; on les traitait au Royal-Exchange, mais on les préparait, les travaillait, et les discutait dans les cafés. Les informations et les nouvelles maritimes étaient assez hasardeuses et les cas de fraude nombreux. Pepys, plus tard ministre de la Marine, nous donne dans son *Journal*, de 1663, quelques exemples, pleins d'humour, d'assurances frauduleuses faites dans une *coffee-house* qu'il fréquentait et qui semble bien être le Garraway. Le *grand fléau* de 1665 ruina maintes maisons de la City et un an après, l'incendie détruisit le quartier en entier, amenant ainsi la disparition de nombreux cafés. La destruction de Royal-Exchange et de ses environs força les commerçants à s'abriter autour des ruines de la City et, faute d'une grande place pour se rencontrer, on prit l'habitude de se réunir et de traiter les affaires dans les quelques cafés importants qui avaient eu les moyens de reconstruire leurs locaux.

C'est à peu près à cette époque qu'apparut le *Coffe-House* de Edward Lloyd.

L'origine de la Corporation du Lloyd's ne doit pas être attribuée uniquement au café d'Edward Lloyd, mais à tous les cafés de cette époque, fréquentés par des personnes qui

(3) W. A. Dawson, *The London coffee-house & the beginning of Lloyd's*, Londres, 1932, p. 35.

désiraient, soit *souscrire* des risques maritimes, soit faire assurer leurs navires et marchandises contre ces mêmes risques ⁴.

Malgré de nombreuses recherches, il n'a pas été possible de reconnaître exactement la date de l'ouverture du Café d'Edward Lloyd's; on pense seulement que son café s'établit vers 1680 dans la Tower-Street. En effet, les cafés avaient pris l'habitude de fournir un service d'informations et d'adresses des personnes offrant une récompense pour se faire rapporter les objets perdus ou volés et ramener les esclaves en fuite. Et c'est ainsi que nous trouvons dans la *London Gazette* du 18-21 février 1688-9 ⁵, une annonce à ce sujet, reproduite dans le livre de Wright et Fayle, *op. cit.*, p. 11, où figure pour la première fois le nom du café d'Edward Lloyd's, établi dans la Tower-Street. Vers la fin du 17^e siècle, son nom était devenu si familier dans le monde des affaires que dans les autres annonces des journaux, on ne citait plus son prénom, quoique son nom fut assez commun à l'époque; et parfois même son établissement était désigné sous la seule lettre : L.

Ses affaires devinrent très prospères et en 1691, signe d'une plus grande richesse, il prit à bail une boutique dans la Lombard Street, en plein cœur de la Cité, à quelques pas d'un grand bureau de poste. Quoiqu'en lutte avec les plus grands cafés des environs, la chance semble le favoriser, car un an après son installation dans la Lombard-Street, on trouve son établissement taxé sur le rôle des contributions comme un grand café, ayant déclaré deux servantes et trois garçons.

Le local, dont on a retrouvé un plan, était assez vaste et contenait à l'intérieur de grandes tables rondes. A l'ouverture, chaque client étant l'égal des autres, pouvait s'asseoir n'importe où. Mais, lentement, on prit l'habitude de réserver telle table à tel cercle d'amis, et c'est ainsi que se formèrent, sans aucune organisation, de véritables clubs où l'on pouvait discuter politique et affaires, recevoir et écrire des lettres ou lire les journaux. Les garçons veillaient scrupuleusement au confort de chaque client et interrompaient de temps à autre le bruit confus de la salle, pour lire à haute voix quelque lettre ou nouvelle importante d'intérêt général qu'on venait de recevoir ⁶.

La première annonce qu'on trouve sur Lloyd's de Lombard Street est celle de la *London-Gazette* au numéro du 20-24 octobre 1692. Il nous semble intéressant de la reproduire, pour

(4) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 11.

(5) Avant 1750, l'année commençait le 26 mars. Pour éviter des confusions, on a pris l'habitude de donner la date double, la dernière étant celle de nos jours.

(6) Aujourd'hui encore les portiers et garçons de bureau, habillés d'un curieux uniforme rouge, mode 1720, s'appellent des « garçons » (*waiters*).

montrer qu'un certain genre d'affaires prédominait dans ce café et que les affaires maritimes devenant plus tard la spécialité de la maison, ce fut là l'origine lointaine de la Corporation et du Register du Lloyd's :

« Le mardi 8 novembre prochain, au Bennet's Coffee House, à Plymouth, seront exposés pour une vente par *inch of candle*, trois navires avec tous leurs gréements ; les noms desquels sont : *Teresa*, *Saint-Thomas* et *Palme*, deux de 400 tonnes et l'autre de 100. Les inventaires desquels peuvent être vus au *Lloyd's Coffee House* dans la Lombard Street à Londres. Lesdits navires sont enregistrés faire voile pour Barbados et Virginie »⁷.

La vente « à la chandelle » (*by the candle*) ou au « pouce de chandelle » (*inch of candle*) était une forme d'enchères très répandue aux ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, spécialement dans les Coffee-Houses pour la vente des navires et des vins. A l'ouverture de la vente, on allumait un *inch*⁸ de bougie et on enchérissait continuellement jusqu'à l'extinction de la flamme. Le dernier et plus fort enchérisseur était déclaré propriétaire de l'objet. Les ventes chez Lloyd's, peu nombreuses à la fin du ^{xvii}^e siècle, semblent devenir régulières vers le commencement du ^{xviii}^e, car dans un poème de 1700, sur la vie et les habitudes d'un grand commerçant de la City, on trouve : « ...et il ne manquait jamais de lire les lettres et d'attendre les ventes au Lloyd's Coffee-House ».

Pour vaincre la concurrence de ses rivaux et surtout du *Marine's Coffee-House*, dont le nom indique suffisamment le genre de sa clientèle, Edward Lloyd, profitant de l'expiration du *Licensing Act* de 1695⁹, conçut l'ambitieuse idée de fonder un journal d'information pour ses clients. Sauf les sept premiers numéros manquants, la collection complète à partir du numéro 8 est conservée au British Museum et à la Bibliothèque d'Oxford. Le *Lloyd's News*, qui vit le jour en 1696, « imprimé pour Edward Lloyd (cafetier) dans la Lombard Street » sur une seule feuille, paraissait trois fois par semaine.

Dans leur ouvrage, certainement le plus complet qui ait été écrit sur l'histoire du Lloyd, MM. Wright et Fayle (*op. cit.* p. 22) s'élèvent contre l'opinion commune¹⁰ qui voyait dans le *Lloyd's News*, l'ancêtre de la fameuse *Lloyd's List* actuelle, et dans Edward Lloyd quelque journaliste de talent. Ce dernier, disent-ils, ne s'occupait sans doute que de la partie commerciale du journal qui ne différerait, quant à son

(7) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 19.

(8) Un pouce, 1/12^e de 0 m. 30479. Il semble que cette vente soit encore pratiquée dans certaines provinces de France.

(9) Qui avait établi une sorte de monopole en faveur de la *London Gazette*.

(10) F. Martin, *The History of Lloyd's and Marine Insurance in Great Britain*, Londres, 1876, p. 107.

aspect et à son texte, en rien des autres petits journaux comme le *Post-Boy*, et le *Flying Post* qui donnaient exactement les mêmes nouvelles brèves sur la politique et le commerce et dont la partie maritime n'avait rien de précis. Quoi qu'il en soit, en février 1697, à cause d'une fausse nouvelle politique que Lloyd, on ne sait pourquoi, ne voulut pas rectifier, le *Lloyd's News* cessa de paraître. Les affaires du café qui s'étaient énormément développées ne furent nullement troublées par la disparition du journal et à partir de 1700, la *Lloyd's Coffee-House* devint le centre le plus important pour la vente des navires, des vins et, surtout, des « prises » mises aux enchères par l'Amirauté¹¹.

A partir de 1700, Edward Lloyd organisa pour ses clients un véritable service d'informations commerciales et politiques en liaison avec les affaires maritimes pourvu de correspondants, semés un peu partout, qui lui faisaient parvenir presque régulièrement les nouvelles de quelque intérêt. De nombreux écrits de cette époque font allusion à l'importance des enchères et ventes de son café, à son service d'information et « à une chaire au milieu du local où s'annonçaient les enchères et d'où, silence fait, un *waiter* lisait d'une voix grave et distincte les dernières nouvelles importantes reçues, tandis que les clients buvaient leurs consommations ».

Il faut, pourtant, remarquer que si le *Lloyd's Coffee-House* était un grand centre d'informations et de conclusion des affaires maritimes, on ne trouve aucune trace ou allusion aux assurances maritimes, pourtant assez courantes à cette époque, bien qu'il soit certain que parmi les clients de Lloyd devait se trouver un grand nombre de commerçants s'en occupant. Il faut attendre 1720 pour y voir quelques réunions, qui semblent dues plus au hasard qu'à une volonté préméditée.

§ 2

LES PREMIERES ASSURANCES ET CORPORATIONS D'ASSURANCE MARITIME ANGLAISES

Introduite par les marchands lombards et les relations avec les ligues hanséatiques, l'assurance maritime était certainement connue en Angleterre — ainsi que le prouvent les

(11) F. Martin, *op. cit.*, pp. 81-85.

plus anciennes polices conservées dans les Archives de la Haute Cour de l'Amirauté — au xvi^e siècle ¹.

Les assureurs, appelés — comme d'ailleurs aujourd'hui — des *souscripteurs* (*underwriters*), parce qu'ils écrivaient et signaient à la fin de la police la partie du montant du risque qu'ils voulaient assumer ², étaient des petits commerçants ou des spéculateurs particuliers s'occupant également d'autres affaires. Mais à cette époque, tout au moins, ils ne s'engageaient que pour des sommes minimales, variant entre £ 5 et £ 100. Il y avait aussi des courtiers (*brokers*), faisant des assurances en même temps que des ventes et des achats pour le compte des marchands, mais ils ne s'occupaient que des négociations et de la conclusion de l'affaire, et non encore de la rédaction des contrats d'assurance. Généralement, mais non obligatoirement, les polices étaient rédigées par les professeurs des facultés de droit ou par les notaires ³.

Vers 1574, un certain Richard Chandler obtint, moyennant finance, un brevet lui donnant exclusivement le droit de « faire et d'enregistrer les polices ou tout autre acte constatant une assurance, pour pourvoir aux nombreuses fraudes des personnes assurant les mêmes biens aux différents endroits ».

Le motif, parfaitement logique, n'empêcha pas une vive opposition. Une pétition signée par quelques courtiers et par 16 notaires de Londres, n'aboutit qu'à une réglementation du taux de l'enregistrement des polices, certificats et copies, et le monopole continua à subsister.

Les procès et conflits, nombreux à cette époque, étaient prévus par les polices, qui, se référant aux usages commerciaux de la *Lombard Street*, stipulaient souvent une clause d'arbitrage. A ce propos, on cite souvent comme exemple significatif d'une mentalité qu'on croirait plutôt moderne, une clause de la célèbre police faite pour la *Santa Crux*, en 1555, par laquelle en cas de litige on promettait « de s'en remettre aux honnêtes marchands et non pas aller devant la loi ».

Lorsqu'on en arrivait à un procès, le tribunal désigné à cette époque était l'*Admiralty Court* qui, peu compétente en la matière, renvoyait souvent les parties devant un arbitre *ad hoc*. C'est en raison de cela qu'en 1601, on jugea nécessaire de créer une chambre spéciale, la *Court of Assurances*. Votée sous le règne de la Reine Elisabeth, la loi qui créa cette cour est la première loi anglaise en matière d'assurance maritime. La Chambre était composée d'un juge et d'un greffier de la cour de l'amirauté, de deux docteurs en droit, de

(1) Martin, *op. cit.*, p. 46.

(2) Warton's, *Law Lexicon*.

(3) Blackstock, *The historical literature of Sea and fire insurance in Great Britain, 1547-1810*, London 1910, pp. 1-23.

deux avocats et de huit commerçants, jugeant au quorum légal de cinq. Cependant, malgré ses bonnes intentions, et peut-être à cause d'un grand nombre de juges, ses résultats furent presque nuls ; l'on ne retrouve presque pas de trace de l'activité de cette cour et de ses arrêts et on lui suppose une existence qui ne dépassa pas cent ans⁴.

Toutefois ce qui est intéressant à noter, c'est qu'on ne pouvait produire devant cette Cour que des polices faites et enregistrées à l'*Office of Assurances* de R. Chandler et de ses successeurs, établissement plus connu sous le nom de *Chamber of Assurances*⁵.

Si l'étude de R. Chandler et de ses successeurs, jouissait ainsi d'un monopole, revêtant d'un caractère officiel les polices qui y étaient faites, il n'en existait pas moins de nombreuses polices établies secrètement ailleurs et des auteurs soutiennent que celles-ci pouvaient être produites devant les autres tribunaux existants, soit ceux de *Common Law*.

C'est probablement vers 1700 que disparurent les bureaux des successeurs de R. Chandler, car une annonce de la *London-Gazette* du 2-6 février 1720 évoque un bureau ayant un titre semblable, mais elle est conçue dans des termes permettant de supposer qu'il ne s'agit pas du même vieil *Office of Assurances* et qu'il poursuivait d'autres buts.

Dans son *Insurance Cyclopedica*, de 1871-75, à la p. 87, C. Walford suppose que la décadence d'un tribunal spécial pour les affaires d'assurances doit être attribuée à l'influence du Lloyd's.

« Il semble, observe notre auteur, que la Chambre (le tribunal de la Reine Elisabeth, institué en 1601) commença à faiblir dès le commencement du XVIII^e siècle. On croirait que le privilège accordé par chartes aux deux grandes Corporations d'assurances en 1720, par lequel il était prévu que toutes les contestations nées de leurs polices devaient être portées devant les tribunaux de droit commun de Westminster, a eu une grande influence à ce sujet. Nous sommes plus disposés à croire que l'établissement du *Lloyd's Coffee-House* qui devint le siège d'un grand nombre d'assureurs, et qui a fondé le fameux Lloyd's d'aujourd'hui, est la véritable raison de la décadence de la Chambre des assurances. La constitution de cette Chambre n'était d'aucune utilité réelle, car elle semble n'avoir exercé aucun contrôle sur les assureurs qui s'y adressaient, et souscrivaient les risques apparemment sous l'ombre de son autorité. Lloyd's, d'autre part, instituant dans les affaires de l'époque un système d'associa-

(4) Blackstone, *Commentaries on the Laws of England*, vol. III, p. 74.

(5) Probablement copiée d'après celles existantes sur le continent, comme celle de Bruges, de 1310, Martin, *op. cit.*, p. 35. Cette Chambre était établie au *Royal Exchange*, d'où la mention de ce dernier endroit dans la police du Lloyd's.

tion, obtint au moins quelque contrôle sur l'action de ses membres ».

Après le scandale Law en France, la manie des spéculations gagna avec plus de force l'Angleterre. Les fameuses affaires et escroqueries des « Mers du Sud » (*South Sea Bubble*) coûtèrent à l'épargne anglaise des centaines de millions de livres⁶. Au nombre des entreprises qui firent tant de dupes, on trouve des traces d'affaires d'assurance des plus curieuses. On cite entre autres des assurances faites pour « les chevaux morts de mort naturelle, volés ou hors d'usage », d'autres contre les voleurs, quelques-unes pour les accouchements et certaines même pour la chasteté des femmes !

Mais peu de combinaisons suspectes réussirent en fait d'assurance maritime, peut-être parce que cette dernière était la seule forme d'assurance entourée de beaucoup plus de précautions de la part de ceux qui s'en occupaient.

Parmi les cinq projets de vaste envergure qu'on connaisse, deux seulement, établis sur une base sérieuse et solide, parvinrent à s'affirmer après de longs efforts et existent encore aujourd'hui sous les noms de *London Assurance Corporation* et *Royal Exchange Assurance Corporation*.

L'idée de former une grande compagnie est d'ailleurs antérieure au *South Sea Bubble*, car elle date du commencement du XVIII^e siècle. Déjà en 1660 on avait sérieusement discuté, même dans les milieux gouvernementaux, le projet d'une grande corporation des assureurs maritimes, mais ces discussions ne dépassèrent jamais le stage de projet ; et ceci paraît d'autant plus curieux qu'il existait déjà alors un certain nombre de compagnies d'assurance contre l'incendie, dont deux subsistent encore.

En 1716, un certain avocat, nommé Billingsley, lançait lui aussi le projet d'un *Bureau public d'assurances*, et présenta au gouvernement une pétition signée par 286 commerçants, par laquelle il montrait la nécessité d'établir une compagnie d'assurance à charte, au capital d'un ou deux millions de livres, compagnie qui, vu le nombre des assureurs ruinés, « serait assez riche et assez solide pour protéger contre la perte les biens et les familles des sujets de Sa Majesté ».

Bien entendu, les assureurs qui n'entraient pas dans le projet de Billingsley, et qui travaillaient pour leur propre compte, s'alarmèrent et firent immédiatement une contre-pétition, protestant contre la nécessité d'une corporation à

(6) Anderson, *Origine of Commerce*, Londres, 1889, p. 102. Toutes ces fraudes prirent lieu autour de la *South Seas Company*, fondée en 1711 par le Earl de Oxford, qui obtint le monopole du commerce avec les côtes de l'est de l'Amérique du Sud, contre l'engagement de la compagnie de prendre à son compte la dette flottante de l'Angleterre. Cette compagnie, qui connut une certaine prospérité jusqu'en 1819, s'occupait aussi du commerce d'assurances.

charle ; et aux 375 signatures de cette contre-pétition s'unirent celles des assureurs de Bristol, avec de forts arguments techniques sur l'assurance maritime et sur la liberté du commerce en général.

Après de longues délibérations, une commission gouvernementale, s'appuyant entre autres considérations sur le fait « qu'il n'y avait pas de corporation existante en Europe pour l'assurance maritime, et qu'une telle expérience, dans le cas où elle échouerait, aurait les plus désastreuses conséquences sur le commerce » déconseilla l'établissement d'une compagnie à charte⁷. La Chambre des Communes, sur l'avis de cette commission, repoussa le projet Billingsley.

C'est alors que deux hommes très entreprenants, des nobles de la Haute Chambre de législation, Lord Onslow et Lord Chetwynd, ouvertement rivaux, mais secrètement d'accord, prétextèrent que l'existence de deux compagnies rivales serait la meilleure sauvegarde de l'intérêt public. Soutenus par de nombreux amis politiques et par de riches marchands, ils entreprirent le projet de fonder deux compagnies, établissant, non seulement des corporations à charte, mais demandant aussi un monopole des assurances ; le régime libre ne devant rester ouvert qu'aux assureurs individuels et non à quelques compagnies et sociétés en nom collectifs existantes.

Le groupe de Lord Onslow, demandant à l'épargne une souscription de £ 1.152.000, était le même que celui de Billingsley. Celui de Lord Chetwynd, comprenant d'autres riches marchands — descendant pour la plupart des protestants français établis à Londres après la révocation de l'Edit de Nantes — était surtout le soutien du groupe *Ram's Insurance*⁸ et faisait appel à une souscription de £ 2.000.000.

Admis par une première commission gouvernementale et déjà bien cotés par les spéculateurs de la *City*⁹, les projets rencontrèrent, pourtant, une aussi grande opposition que celle manifestée au projet Billingsley.

Redoutant de voir échouer leur projet, malgré de forts appuis politiques et supputant la plus grande difficulté qu'avait le Parlement à subvenir à la « *Liste civile* », les deux lords osèrent proposer directement au roi George I^{er}, connu pour sa large complaisance à recevoir des dons, de verser la somme de £ 600.000 au trésor pour le paiement de la liste civile en échange d'une charte royale établissant

(7) Martin, *op. cit.*, p. 92 et s. Le projet de Billingsley donna néanmoins naissance à la *Billingsley Assurance Company*, fondée en 1718, sous forme de société ordinaire, et qui devait subsister jusqu'en 1720, quand elle se transforma dans la *Royal Exchange Assurance Corporation*.

(8) D'après le nom de *Ram*, banquier fameux à l'époque, le plus grand commanditaire du projet.

(9) Les souscriptions étaient ouvertes au public dans le *Jonathan's* et dans le *Marine's coffee-house*, les plus grands rivaux de Lloyd.

le monopole des dites compagnies. Et, chose formidable, le roi envoya aux Chambres, un message demandant l'admission de la charte ! C'est alors que, malgré une terrible opposition lors de sa discussion, la loi connue sous le nom de *Bubble Act*¹⁰, fut votée le 10 juin 1720. Elle accordait aux deux compagnies le monopole des assurances maritimes et de celles contre l'incendie et sur le prêt à la grosse (*bottomry*).

Le 24 juin 1720, statuts faits, les deux compagnies *London Assurance Corporation* et *Royal Exchange Assurance Corporation* entrèrent en fonctions, ayant comme gouverneurs, respectivement, Lord Chetwynd et Lord Onslow. Les statuts semblables des deux compagnies prévoyaient le nouvel et grand avantage de permettre la poursuite, et de pouvoir elle-même poursuivre en justice, « comme une seule personne », et offraient aux assurés une réserve de capitaux disponibles, assez importante pour faire face à toute demande d'indemnité.

Quant au règlement des pertes, les compagnies s'engageaient en cas de refus sans juste raison, à payer le double des dommages et frais des assurés ; mais cette clause dangereuse fut vite supprimée.

Le monopole accordé aux compagnies était si extraordinaire qu'il sembla effrayer même le législateur qui inséra en conséquence, dans la loi, quelques paragraphes le limitant. L'un de ceux-ci prévoyait le droit du gouvernement de faire cesser, après un préavis de trois mois, tous les privilèges accordés par la susdite loi, les sommes déposées au trésor étant en ce cas restituables. Un autre autorisait le gouvernement après une période de trente ans, et sans aucun préavis, à suspendre l'exécution de la loi au cas où elle serait jugée dangereuse ou nuisible au public, se réservant le droit de ne « plus jamais accorder à personne d'autre ou à aucune corporation un tel privilège et avantage ». Les £ 300.000 que chaque compagnie s'engageait à verser au Trésor, devaient être payées comme suit : £ 100.000 dans le mois courant et £ 50.000 tous les 3, 5, 8 et 10 mois suivants. En cas de non paiement de quelque terme ou de plus de 30 jours de retard, la charte serait annulée.

Cependant, après avoir fourni, pendant quelque temps, la somme de £ 111.250, les compagnies s'excusèrent de ne plus pouvoir payer « en raison de la crise et des pertes subies dans les affaires des Mers du Sud », les deux lords ayant subi des pertes énormes dans les spéculations de *South Sea Bubble*. En septembre 1720, les deux compagnies ne purent payer le terme, mais la popularité des lords était si grande et

(10) *Act 6, Geo. I, ch. 18.*

leurs appuis politiques si puissants, qu'une pétition à la Chambre des Communes aboutit en 1721 à un résultat fantastique, c'est-à-dire à une loi permettant aux compagnies de ne payer plus de £ 150.000. La différence entre cette somme et les £ 111.250 déjà versées, fut payée lentement par la suite. Bien qu'à un certain moment la *London Assurance Corporation* faillit tomber, peu de temps après les deux compagnies retrouvèrent leur prospérité qui ne devait plus les abandonner et qui subsiste encore aujourd'hui.

Des rapports d'une commission parlementaire pour l'assurance maritime, statuant en 1810, il résulte que dès les premières années de leur existence, les deux compagnies avaient déjà par devers elles le dixième des assurances faites à Londres ¹¹.

Pour connaître l'état des assurances maritimes anglaises, au commencement du XVIII^e siècle, il est intéressant de dire quelques mots des critiques énoncées par le Parlement et les partisans des compagnies contre les autres assureurs, et les réponses que firent ces derniers.

On reprochait d'abord aux assureurs de ne pas avoir respecté leurs engagements et d'avoir même, dans certains cas, encaissé de fortes primes, puis d'avoir fait faillite et disparu — (on citait 150 de ces cas). Indépendamment de ce manque de sécurité, on objectait que les risques souscrits étaient trop modiques, ne dépassant pas une moyenne de £ 500. Puis suivaient des autres graves critiques, à savoir que : sauf le cas d'un procès, les assureurs — outre la franchise de 10 % prévue habituellement par les polices de l'époque — déduisaient 6 % lors du règlement des pertes ; et que pour un procès, une grande perte de temps et des frais considérables étaient nécessaires, chaque souscripteur de la police devant être poursuivi séparément ¹².

On verra par la suite ¹³, — lors de l'étude de la Commission Parlementaire pour l'Assurance Maritime de 1810 — combien peu justifiées étaient ces critiques.

Il est évident, toutefois, qu'un grand désordre régnait dans les affaires des assurances maritimes et qu'il fallait courir un peu partout pour trouver les assureurs, aucune allusion n'étant faite jusqu'ici au café de Lloyd, ou autre café, ou à une place déterminée pour conclure les assurances.

Quoi qu'il en soit, la fondation d'une corporation d'assurance prenait figure de symbole : commerce accessoire entre les mains des marchands, les assurances devenaient une profession spécialisée.

(11) Martin, *op. cit.*, p. 101.

(12) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 53.

(13) Voy. *infra*, § 6.

§ 3

APPARITION DE LA LLOYD'S LIST
ET DU LLOYD'S REGISTER

I

La plus importante conséquence de l'Act de 1720 fut tout autre que celle qui avait été envisagée comme étant le but de cette loi.

Des termes mêmes de la loi, résultait l'annulation de plein droit des polices souscrites par une société d'assurance autre que la *Royal Exchange* et la *London Assurance* — la seule exception étant faite en faveur des assureurs individuels.

Jusqu'alors, on trouvait souvent des polices souscrites par un seul associé pour le compte de tous les autres, les primes entrant dans la caisse de la société qui, tout en s'occupant de diverses autres opérations commerciales, assumait des risques maritimes. En cas de faillite, un assuré créiteur, touchait le même dividende que les autres créiteurs ordinaires de la société.

Après 1720, tout ceci changea grâce aux restrictions de la susdite loi. Sous peine de graves pénalités, personne ne devait souscrire que pour son propre compte, restant ainsi personnellement responsable envers les assurés, ces derniers ayant un privilège sur la fortune personnelle des premiers, et un droit de préférence sur les obligations des assureurs naissant d'autres opérations commerciales que l'assurance.

La sécurité de l'assuré se trouva donc accrue du fait que l'assureur était contraint à avoir un important fond de roulement pour commencer ses affaires, la pratique du XVIII^e siècle l'obligeant à payer les pertes dans un délai d'un mois, sans pouvoir toucher les primes avant l'expiration d'une année à partir de la conclusion de la police.

Les deux conséquences de cet état de chose furent : un accroissement des affaires d'assurances grâce à la sécurité plus grande qu'elles présentaient, et l'apparition d'un métier spécialisé d'assureur, et particulièrement d'assureur maritime.

Or, pour remédier aux critiques faites « qu'il fallait courir partout pour trouver un assureur » les intéressés pensèrent à établir quelques places stables où on pourrait les trouver et conclure les affaires. Aucun endroit ne paraissait plus propice que les quelques *coffee-houses*, dont la majorité de

la clientèle appartenait au monde maritime. Parmi ces cafés, celui de Lloyd, un des principaux, se spécialisa vite dans les assurances maritimes et, grâce à son genre de clientèle et à son nom si connu, devint bientôt le plus important centre de Londres et d'Angleterre dans ce domaine.

En établissant le monopole de deux compagnies, l'Acte de 1720, fortifia indirectement la position des assureurs individuels et s'avéra, de ce fait, le véritable créateur du *Lloyd's* moderne.

Sous le même nom — trop précieux pour être abandonné — après la mort d'Edward Lloyd, en 1713, son *coffee-house*, de plus en plus prospère, changea deux fois de patrons jusqu'en 1728. Leur successeur, Thomas Jemson, semble avoir été l'un des grands organisateurs de la communauté des clients de son café. On a retrouvé des écrits faisant allusion aux réunions d'un comité étudiant la possibilité de faire paraître un meilleur journal que ceux existant alors « où l'on ne pouvait trouver rien de vrai et dont les dernières informations étaient connues un jour avant dans les cafés ». Ce journal devait être imprimé aux frais des clients et dirigé par ce même comité dont Jemson faisait partie. Bien que ce projet ne fut jamais réalisé et que ce journal ne parut point, c'est peut-être de là que Jemson puisa, plus tard, l'idée d'en fonder un, plus petit, et spécialisé dans les informations maritimes. C'est là aussi une preuve de l'importance que prit l'assurance maritime dans son café.

Jemson, qui doit être considéré comme son véritable fondateur et organisateur, mourut quelques semaines avant l'apparition de la *Lloyd's List*, en 1734. En effet, bien que cette dernière date fût contestée¹, il résulte d'un procès-verbal — sauvé du grand incendie de Londres de 1838 — rédigé le 14 juin 1837 par un sous-comité de *Lloyd's*, que ce « journal existait depuis 103 ans et était considéré comme le plus correct, authentique et officiel document de la sorte »². En se reportant au plus vieil exemplaire qu'on possède, le numéro 560 de 1740, on constate que la *Lloyd's List* paraissait deux fois par semaine, les mardi et vendredi. Au cours des trois premières années de son existence, Richard Backer étant patron du café, le journal ne contenait que quelques informations maritimes reçues à grands frais des divers correspondants situés dans de nombreux ports, ces mêmes correspondants qui écrivaient des *lettres* au temps d'Edward Lloyd. Afin d'économiser des frais d'envoi, un arrangement fut pris avec le directeur des postes de Londres, moyennant

(1) *Contra* Martin, *op. cit.*, p. 106, qui donne l'année 1726 comme date de son apparition.

(2) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 72 ; *Lloyd's List & Shipping Gazette*, 1734-1934 : 200 years of Shipping News, Londres 1934, édition privée ; voy. aussi, Gustave Siesse, *Le deuxième centenaire de la Lloyd's List & Shipping Gazette*, Etude, Dor, 32, 54 et s.

la somme annuelle de £ 200. On suppose que cet arrangement date de la création du journal, mais aucune trace n'en fut trouvée dans les archives des postes à une date antérieure à 1788, quand les correspondants des principaux ports d'Angleterre et d'Irlande envoyaient régulièrement des listes comportant les arrivées, les départs et les sinistres des navires, dans des enveloppes non timbrées, adressées au directeur des postes avec le mot *Lloyd's* dans un coin. Ces lettres délivrées à un messenger envoyé spécialement à cet effet par le patron du *Lloyd's* étaient donc reçues quelques heures avant la distribution normale du courrier.

En 1792, la *Lloyd's List* avait 32 correspondants réguliers établis en 28 ports différents.

Et c'était bien un journal spécialisé que cette extraordinaire feuille périodique, imprimée sur deux pages, recto-verso, en 1741. En voici le contenu :

Sur la première page, le change de Londres, Dublin et 15 autres places du continent³, introduit dès 1737 ; le cours des actions des deux compagnies d'assurance ; les prix de l'or et de l'argent, des rentes, les informations de bourse, les loteries d'Etat et le résumé du texte des nouvelles lois. Au verso, sous le titre : *The Marine List*, la date de l'arrivée et du départ des navires, leur nom, celui du capitaine, des ports de destination et ceux des ports quittés en dernier lieu. Suivaient ensuite l'état des vents des trois derniers jours et la hauteur des eaux de la Tamise à Londres. C'est sous cette forme que parut le journal pendant tout le XVIII^e siècle, avec la seule addition d'une chronique intitulée *Ship News*, destinée à l'annonce des captures et sinistres. Le succès de ce journal d'informations maritimes fut si grand qu'on trouve, parmi les abonnés, de nombreux commerçants et assureurs, ne faisant pas partie du *Lloyd's*, et même certains abonnés à l'étranger.

Indépendamment de la croissance de plus en plus prospère des affaires du café, la répercussion fut si grande et le nom de l'établissement si connu qu'on contracta l'habitude de supprimer les mots *coffee-house*, ne laissant subsister que le mot *Lloyd's* pour désigner aussi bien dans le langage courant que dans les journaux, ce centre déjà important d'affaires et d'assurances maritimes.

Les guerres contre l'Espagne et la France, de 1739-1748, causèrent beaucoup de pertes aux navires anglais et firent accroître le nombre des assurances maritimes. Les pertes subies par les assureurs anglais étaient bien réparties, grâce à la pratique courante d'assurer, contre de fortes primes, les

(3) Amsterdam, Rotterdam, Anvers, Hambourg, Paris, Bordeaux, Cadix, Madrid, Bilbao, Leghorn, Gènes, Venise, Naples, Lisbonne et Oporto, dans ce même ordre, *Martin. op. cit.*, p. 109.

biens et navires ennemis. Cette pratique était tellement en usage à cette époque, qu'une proposition de loi ayant pour but de l'interdire ne parvint à être votée que 7 ans après, c'est-à-dire en 1748. Une opposition unanime, bien menée, plaçait au second plan l'intérêt national argumentant sur les avantages et les influences que pouvaient avoir de telles assurances sur la balance commerciale et sur le danger que représentaient les assureurs de Paris devenant de plus en plus nombreux. Il est intéressant de noter, qu'entre autres grands partisans de la liberté des assurances, en cette matière, se trouvaient le procureur général Murray, plus tard le célèbre Lord Mansfield, le plus éminent jurisconsulte anglais en matière d'assurance maritime.

Les nouvelles relatives aux opérations de cette guerre, développèrent la chronique *Ship News*, de la *Lloyd's List*, cette feuille les publiant avec une telle rapidité pour l'époque, que dans certains cas, le journal servait à informer le gouvernement sur le résultat des batailles engagées par la flotte anglaise ; ce qui valut au patron du Lloyd's un cadeau qui lui fut fait par le gouvernement, à l'occasion d'une victoire.

II

Après la mort de *Backer* survenue en 1748, le café fut administré par sa veuve jusqu'en 1754. Puis par suite du second mariage de cette dernière, Samuel Saunders devint patron et son nom reste connu comme lié aux plus grands événements de l'histoire du Lloyd's : l'apparition du fameux *Lloyd's Register*, et l'addition du *Memorandum* à la formule imprimée de la police anglaise existante ⁴.

Le plus vieux registre conservé date de 1764-65-66 et porte le titre de *Underwriters' Register*. Imprimé par les soins d'une *Society for the Registry of Shipping*, ayant à sa tête un comité, il était en réalité une création des assureurs du Lloyd's, car la liste des membres et du comité est presque identique à celle comportant les noms des associés et dirigeants du *Lloyd's coffee-house*.

Dans une circulaire de 1829, la *Lloyd's Registry of Shipping* se considère comme descendant de la société indiquée ci-dessus et donne comme date de sa fondation, ainsi que de l'apparition de son registre — quoique sous un nom différent — l'année 1760 ⁵.

De la même circulaire, il ressort que le registre, qu'on

(4) Voy. *infra*, § 5 ; et Livre II, § 49.

(5) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 85 ; *Contra*, Martin, *op. cit.*, p. 325.

obtenait en souscrivant un abonnement annuel de 12 *guineas* (£ 12, 12 sh.), était strictement réservé aux membres et que ceux-ci étaient passibles d'amendes s'ils le montraient aux étrangers. Sans en avoir des preuves, on suppose que de semblables registres, plus succincts comme contenu et écrits à la main, durent exister longtemps avant 1760 à l'usage de quelques grands assureurs, car les renseignements donnés sur les navires sont si précis et si nombreux qu'il paraît impossible de voir là une œuvre faite sur le coup sans aucune documentation antérieure.

En tous cas, dès 1764, dans la célèbre affaire du *Mills Frigate*, on cite déjà ce registre dans les plaidoiries, et on parle de l'existence de certains experts-surveillants, rétribués par les assureurs et chargés de contrôler l'état des navires assurés au commencement du voyage.

Voici sa description donnée par *Wright et Fayle*, op. cit., p. 86 et s. :

Les douze colonnes d'un *folio* du registre contiennent : 1° l'ancien nom (s'il y en avait un) du navire ; 2° le nom actuel ; 3° celui du capitaine ; 4° du port ; 5° du port de destination ; 6° le tonnage ; 7° canons ; 8° nombre des hommes de l'équipage ; 9° date et lieu de construction ; 10° propriétaire ou propriétaires ; 11° et 12° des lettres signifiant l'état et l'équipement du navire en 1764 et 1765. La dernière colonne intitulée « 66 » (pour l'année 1766) était en blanc, de façon à être remplie à la main au cours de l'année. Les lettres A, E, I, O, U donnaient l'état de la coque, G, M, B (*good, middling, bad*) celui de l'équipement. Dans l'ensemble, des indications concernant presque 1.500 navires.

Dans le registre suivant, de 1768-1769, comportant des colonnes en blanc pour 1770-1771, on employa d'autres symboles de classification. Les lettres a, b, c, pour la coque, et les nombres I, II, III et IV pour l'état de l'équipement, en général avec des indications moins claires mais avec des colonnes supplémentaires indiquant la description des agrès et les récentes réparations subies par le navire.

Dans le troisième registre conservé, celui de 1775-1776, on retourne aux lettres capitales romaines, tout en gardant les nombres pour la classification de l'équipement et c'est alors qu'on trouve pour la première fois le symbole, fameux depuis dans tout le monde, de *A1*, pour désigner le navire le mieux construit et équipé.

En suivant l'histoire du *Lloyd's* dans l'ordre chronologique, nous parlerons plus loin du développement du *Underwriter's Register* et de sa transformation dans le *Lloyd's Register* d'aujourd'hui⁶. Pour le moment, ce qu'il faut conclure, c'est

(6) Voy. *infra* § 8 ; et § 14, III, D.

qu'à la différence de la *Lloyd's List* qui appartenait plutôt au patron de café, le *Underwriters' Register* était l'œuvre et la propriété d'un corps organisé ayant à sa tête un comité ce qui, — bien que prouvant l'identification des intérêts du *Lloyd's coffee-house* avec les assureurs qui s'y réunissaient — donne une plus grande signification à cet événement.

On trouve donc ici la première et une des principales étapes de la formation d'un corps organisé des assureurs fréquentant le vieux café qui, dans une action commune due aux mêmes intérêts et aidés par une série d'événements extérieurs, donnera bientôt naissance au *Lloyd's* de nos jours.

§ 4

LE NEW-LLOYD'S COFFEE-HOUSE ET LA FONDATION DU LLOYD'S

Sous la direction des différents successeurs dont nous avons parlé, le *coffee-house* d'Edward Lloyd avait atteint une pleine période de prospérité, lorsque survint, en 1763, la mort de Saunders. L'exécuteur testamentaire de ce dernier, T. Lawrence, trop occupé par ses affaires personnelles, confia à son garçon-chef (*head-waiter*) le soin de l'organisation active ; bientôt, celui-ci, un nommé Waller, bien que n'étant pas le véritable titulaire, fut connu comme s'il était le patron du café. Cependant, en 1769, une importante partie des assureurs se réunissant en cet endroit, décida de l'abandonner pour aller se fixer ailleurs.

Plus que dans la mauvaise direction de cet établissement, la véritable raison de ce départ doit être cherchée dans le nouveau genre de clientèle et d'affaires qui s'était peu à peu insinué dans ce café.

Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, par suite d'une accumulation des capitaux, due à une exportation florissante et à certaines combinaisons prohibées par le *Bubble Act*, la manie des jeux (*gaming*) et des spéculations financières commença à sévir en Angleterre et surtout à Londres.

Un nombre impressionnant de spéculateurs et d'agiateurs (*stock-jobbers*) trouva dans les assurances un terrain si propice à de louches combinaisons que le législateur s'inquiéta et par une loi de 1734 (Act 7 Geo. II, c. 8) on interdit une partie de ces assurances.

Mais la loi resta lettre morte. aucun contrôle effectif n'étant

institué pour arrêter les assurances par manière de jeux et de paris (*wager-insurances*) sur les navires, sur la vie et les divers événements.

Ces assurances et les jeux de hasard (*gambling*) sur la fortune de mer, devinrent si inquiétants et donnèrent lieu à de telles fraudes qu'une autre loi de 1746 (Act 19 Geo. II, c. 37) — dont le projet fut déposé cinq ans avant d'être promulguée — interdit les assurances sur les navires et marchandises « sans preuve d'intérêt ou sans autre que la police, ou par manière de jeu ou pari, ou sans le bénéfice du sauvetage pour l'assureur » (*interest or no interest, or without further proof of interest than the policy, or by way of gaming or wagering, or without benefit of salvage to the assurer*).

Les seules exceptions admises concernaient l'assurance des navires pourvus d'une lettre de marque ou les marchandises provenant des colonies et territoires espagnols et portugais, ceci pour des raisons politiques. La même loi interdisait la réassurance, « sauf dans les cas où l'assureur serait insolvable, en faillite ou décédé ; cas dans lesquels ledit assureur, ses exécuteurs testamentaires, administrateurs ou ayants-droit pouvaient réassurer le montant de la somme couverte, à condition de mentionner dans la police qu'il s'agissait d'une réassurance ».

Cette dernière prohibition concernant la réassurance, basée sur le caractère spéculatif qu'on lui attribuait, resta d'ailleurs en vigueur jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

Mais la loi ne faisait aucune allusion aux *wager-policies* sur la vie et les événements, constituant alors la forme la plus populaire d'assurances spéculatives.

Wright et Fayle, *op. cit.*, p. 95, citant un passage de l'article d'un journal de 1768, relatent quelques exemples d'assurance par manière de jeu ou de pari, où il est dit que « l'introduction et le progrès croissant de tels jeux illicites au *Lloyd's coffee-house* sont, entre autres, une puissante et triste preuve de la dégénérescence de cette époque », permettant de s'étonner qu'une telle pratique ait trouvé la faveur des honnêtes souscripteurs qui s'y assemblaient d'habitude.

Ce fut probablement le plus important motif qui provoqua le mécontentement des assureurs ayant une réputation d'honnêteté bien établie, et qui les décida à quitter ce café.

Faisant appel à l'un des garçons du vieil établissement, vraisemblablement le plus habile, ils l'aidèrent à en ouvrir un autre, en 1769, et ils instituèrent d'un commun accord le *New-Lloyd's coffee-house*. Le titre prouve éloquemment que les dissidents n'entendaient pas se séparer d'un nom si connu que celui de *Lloyd's*, ou s'établir en concurrents du vieux café, mais seulement le remplacer et rendre à ce nom et aux

affaires qu'il représentait la vieille considération dont il avait joui jusqu'alors.

Le *New Lloyd's coffee-house*, ayant comme patron T. Fielding, ancien garçon du premier café, s'établit non loin de lui, près du bureau de poste de *Lombard Street*, dans la *Pope's Head Alley*. Comme les nouveaux clients appartenaient en majorité à la société du *Lloyd's Register*, qui était donc entre leurs mains, la *Lloyd's List* fut l'objet des premiers soins. Après de longues négociations ils obtinrent le même privilège postal que celui qui avait favorisé le périodique maritime, ils s'arrangèrent avec les correspondants des ports et les imprimeurs de la *Lloyd's List*, et les 21 et 28 mars 1769, respectivement, le nouveau café et le nouveau journal *New Lloyd's List*, commencèrent leur existence.

Entre les deux cafés, ayant chacun leur propre journal, commença une sourde guerre, les deux *Lloyd's List* ayant un contenu semblable jusqu'en 1771, date à laquelle le *New Lloyd's List* introduisit un supplément d'informations maritimes, paraissant tous les 29 numéros ; supplément dont on ne trouve pas d'équivalent dans le premier journal imprimé maintenant chez un autre éditeur.

Les deux établissements menaient une semblable campagne dans les journaux de Londres pour se discréditer l'un l'autre et pour attirer les clients. Mais alors que les patrons du premier café, Lawrence et Baker, son nouvel associé, luttaient pour leur propre compte, en quête de clients, T. Fielding était seulement l'homme des grands souscripteurs dissidents, travaillant d'un commun accord pour établir un centre solide d'assurance. Ainsi la lutte était inégale et les derniers devaient fatalement réussir.

Dans un livre de cette époque, contenant une satire à l'adresse des agioteurs et de leurs combinaisons, on trouve déjà la preuve que, quelques années seulement après son ouverture, le *New Lloyd's* avait acquis une assez bonne réputation, car dans un passage comparant les deux établissements, on reconnaît que, « à l'honneur des principaux marchands et *underwriters*, on avait placé à l'entrée du café depuis quelques années une annonce, déclarant qu'on ne fera aucune affaire avec les courtiers impliqués dans des assurances si mal réputées ». On a pu prouver exactement que cette annonce fut affichée au début de 1774 dans le *New Lloyd's*.

Peu de temps après l'ouverture du nouveau café, on jugea le local de la *Pope's Head Alley* insuffisamment confortable et trop petit pour contenir tous les nouveaux assureurs qui s'y rallièrent et l'on décida d'en chercher un autre.

Le 13 décembre 1771, un groupe de 79 assureurs, mar-

chands et courtiers, signa le plus important document de l'histoire de *Lloyd's*, que voici :

« Nous, les soussignés, nous engageons à payer nos suivantes souscriptions à la Banque d'Angleterre, au nom d'un comité à élire par vote, pour l'établissement d'un café intitulé *New Lloyd's* » ¹.

Chacun paya cent livres.

Par cette souscription, nous passons définitivement de l'histoire du café à celle de la naissance du *Lloyd's*.

Ce document forme le premier article d'une sorte de registre ou agenda (*Minute Book*) où l'on publiait les procès-verbaux de réunions et les principaux faits qui s'y passèrent. La série des livres qui parurent depuis, sans interruption, et qui sont conservés soigneusement dans la bibliothèque du *Lloyd's* actuel, constitue la meilleure source de documentation où nous puiserons, en y adjoignant l'aide des principaux commentateurs, toute l'histoire de cette corporation.

Dans un de ces agendas, celui de 1800, on trouve la *Liste des noms de tous les souscripteurs du Lloyd's de 1771 au 1^{er} juin 1800*, ce qui est la preuve évidente qu'en 1771, le *New Lloyd's coffee-house* cessa d'être un simple café — où se trouvaient parmi la clientèle des assureurs maritimes — pour devenir, toujours sous les apparences d'un café, le local d'un « groupe organisé » d'assureurs qui, bien que d'une constitution simpliste, représente le *Lloyd's* du XVIII^e siècle.

Quelques semaines après la signature du document précité, un comité élu de 9 membres, au quorum de 5, sous la présidence de Martin K. Van Mierop, se réunit plusieurs fois pour discuter le plan de la construction d'un local ou le déménagement dans un autre.

Les délibérations furent très longues, et l'on tenta une série d'expériences sans aboutir à aucun résultat sérieux. C'est seulement le 7 mars 1774, grâce aux énergiques interventions d'un membre, Julius Angerstein, d'origine allemande, qui devait par la suite devenir le plus fameux président du *Lloyd's* et l'intime conseiller financier de William Pitt ², que le siège fut déménagé pour être installé dans un appartement du *Royal Exchange*.

Il est intéressant de connaître quelques décisions du comité à propos de l'organisation qui y régnait :

« Th. Fielding et T. Taylor (N. A. un autre garçon) sont nommés patrons de l'établissement par la volonté du comité et doivent payer le loyer. Ils se partageront entre eux les bénéfices du café, dans les proportions de... ; les membres s'en-

(1) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 110.

(2) Célèbre ministre anglais (1759-1806), adversaire de la révolution française et de Napoléon.

gagent à meubler le local et à faire toutes les modifications qu'ils jugeront nécessaires ».

Le local comportait, indépendamment de la cuisine, une grande salle ouverte à tous les clients, une autre grande salle réservée uniquement aux membres et une troisième pièce pour le comité. A l'entrée, étaient affichés les noms de tous les membres, et leur nombre s'élevait déjà à 179 en 1774. Il y avait aussi une affiche, condamnant la pratique des assurances spéculatives, et, faisant appel à la bonne volonté des membres assureurs, les exhortant à ne pas conclure de telles sortes d'affaires et à ne plus travailler avec les courtiers qui les pratiquaient.

La plus importante résolution était la suivante : « Tout groupe de 12 membres a le pouvoir de convoquer une assemblée générale, ayant pour but quelques arrangements ou modifications, après avis préalable de 7 jours au comité. »

De ce qui précède, il résulte donc que le Lloyd's était un corps organisé, le café étant la propriété de ses membres et les patrons leurs employés.

Contre une cotisation de £ 15 par an, chacun pouvait en devenir membre.

Il est important de remarquer que le groupe était composé aussi bien de commerçants, de banquiers et de courtiers que d'assureurs maritimes ; ce fut, seulement, vers la moitié du XIX^e siècle que ces derniers constituèrent la majorité. Même aujourd'hui, comme on le verra bientôt, il existe encore des « *members* » et des « *underwriters* » du Lloyd's³.

Indépendamment de la *New Lloyd's List* et du *Lloyd's Register* déjà existants, une innovation fut introduite en 1774. Un grand registre placé sur un pupitre dans la salle des membres fut mis à la disposition de ces derniers. On inscrivait là, quotidiennement, l'arrivée des navires et les sinistres.

Un registre semblable, *Arrival and loss Book*, existe encore aujourd'hui dans la grande salle des assureurs, la *underwriters room*.

Conformément à l'ancienne coutume, le café constituait encore une place sérieuse pour la vente des navires, des cargaisons avariées ou des prises de l'amirauté.

Entre temps, la *Lloyd's List* et le vieux *Lloyd's coffee-house* — où se vendaient aussi des navires et où se pratiquaient des assurances maritimes sur une plus petite échelle — s'acheminaient vers leur déclin.

Sans pouvoir préciser la date exacte de la disparition du *Old Lloyd's*, certains auteurs indiquant le mois d'octobre 1770⁴, il est plus probable que ce fut vers 1789 qu'il cessa

(3) *Infra* § 12.

(4) Martin, *op. cit.*, p. 120.

d'exister, car alors les journaux n'en parlèrent plus et la *New Lloyd's List*, le 1^{er} janvier 1789, effaça de son titre le mot « *New* ».

§ 5

DEVELOPPEMENT DU LLOYD'S ENTRE 1774 ET 1815

I

La période qui s'étend entre la fondation du *New Lloyd's* et 1783, agitée par les guerres pour l'indépendance américaine et celles contre la France et l'Espagne, fut néfaste à la politique et à l'économie de l'Angleterre.

Pour la première fois dans l'histoire de ce pays, une flotte militaire, celle des alliés, pénétra victorieusement dans la Manche et s'avança jusqu'à Portsmouth qui fut assiégé, tandis que la capture des navires marchands par les corsaires atteignait son apogée.

Des statistiques établies à l'aide du *Lloyd's Register*, il résulte qu'en 1772 la flotte commerciale, engagée dans les relations avec les pays étrangers, était composée de 6.200 unités. Or, d'une statistique des pertes, extraite de la *Lloyd's List*, par J. Bennett, premier secrétaire du Lloyd's, on constate que le nombre de navires marchands, corsaires et petits bâtiments de guerre capturés par l'ennemi entre 1776-1783, fut de 3.386. Parmi ceux-ci 495 furent repris, 509 rachetés et 2.384 restèrent entre les mains des Français, des Espagnols et des Américains. Ce qui constitue en moyenne, rien que de ce fait, une perte annuelle d'environ 8 %. En outre, les assureurs anglais et ceux du Lloyd's étaient intéressés également dans les pertes subies même par l'ennemi, car la loi de 1748, prohibant l'assurance des biens et navires français, n'était plus en vigueur.

En raison de cela, si la majorité des petits assureurs fit de mauvaises affaires, les grandes entreprises d'assurances prirent un essor très important. Le montant des importations et exportations pour l'année 1787 s'éleva à £ 36.000.000, ce qui montre, d'après les statistiques des balances commerciales des 86 dernières années, un accroissement de 23 millions de livres sur l'année 1701. Le volume des assurances dut probablement croître dans les mêmes proportions durant cette période et surtout à partir du moment où, après la mission de Benjamin Franklin, la France et l'Espagne promirent leur concours pour la cause de l'indépendance américaine.

Ce fut alors une ruée des marchands et armateurs vers les assurances afin de garantir leurs biens contre les risques de guerre. Ce commerce paraissait d'ailleurs fort attrayant car les primes assez élevées atteignaient, couramment — pour un voyage de Londres à Jamaïque, par exemple — 12 %, en convoi, et 20 %, dans le cas contraire.

Pourtant les pertes subies par les assureurs de chez Lloyd's — n'ayant pas encore l'organisation financière actuelle — furent si importantes, que grand nombre d'entre eux tombèrent. Ce fait ne doit pas nous étonner outre mesure, car la plupart de ceux qui souscrivaient des polices dans ce café n'étaient pas des assureurs de métier : petits commerçants spéculateurs, reçus membres sans aucun contrôle, contre le versement de £ 15, ils ne disposaient que de petits capitaux, la moyenne des sommes souscrites par police, par la majorité, ne dépassant pas £ 500.

A ce sujet, un saisissant et unique tableau de l'état des assurances au Lloyd's vers la fin du XVIII^e siècle nous est fourni par le livre de J. Weskett, *A complete Digest of the theory, laws and practice of insurance*¹, paru à Londres en 1781.

L'auteur — exagérant peut-être un peu — se plaint du triste état des assurances de son époque, du manque d'honnêteté des marchands et de la décadence de l'arbitrage. Il s'étonne du développement dangereux des assurances en temps de guerres et des polices pour ce risque faites aveuglément pour résister aux désastres éventuels — et de la fréquence d'une telle pratique au Lloyd's, malgré les pertes subies.

D'autre part, il critique sévèrement les *brokers* (courtiers) et la possibilité qu'ils avaient de faire en même temps des assurances pour leur propre compte, leur peu de scrupules et leur incompétence en la matière, ainsi que le système du règlement des pertes et avaries.

Ce que Weskett reprochait surtout aux courtiers, c'était la conséquence de leur rémunération trop élevée, à savoir la hausse des primes aux dépens des assurés ; quant au règlement de l'indemnité d'assurance, la complexité des comptes entre les premiers et les assureurs, l'absence de garantie financière de la part de ces derniers, n'étaient pas pour favoriser la sécurité si nécessaire pour le développement de l'assurance à l'avantage du public.

Tous les efforts des diverses commissions parlementaires pour codifier le régime des assurances restèrent vains à cette époque, comme ils devaient d'ailleurs rester presque insignifiants jusqu'au commencement du XX^e siècle, et la matière

(1) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 140.

fut laissée à la discrétion des décisions jurisprudentielles et aux coutumes existantes.

Quoique réunis en communauté d'intérêts, sous une forme imprécise d'association, l'esprit de corps ne régnait pas encore suffisamment parmi les membres du Lloyd's. Les réunions du comité de 9 membres, sans pouvoirs définis, et les assemblées générales, prenaient de temps en temps des décisions concernant, le plus souvent, l'organisation domestique du café. Néanmoins, parmi celles qui, exceptionnellement, eurent une répercussion générale sur le monde des assurances, il nous faut citer quelques-unes des plus importantes.

La plus fameuse résolution est, probablement, celle qui, en 1749, modifia le texte de la police anglaise en usage, y introduisant une clause de franchise d'avaries et de tantième qui, — étant additionnelle, — prit le nom de *Nota Bene* ou *Memorandum*. Cette clause, — qui semble être encore l'œuvre des assureurs de *Old Lloyds*² — fait aujourd'hui partie de l'imprimé Lloyd's — qui n'existait pas encore à l'époque — et sera, comme telle, l'objet d'une étude détaillée lors du commentaire de ladite police³.

Peu de temps après cet événement, considérant que certains assureurs prenaient l'habitude de déroger aux plus importantes décisions judiciaires par des clauses manuscrites favorisant trop les assurés, une grande assemblée générale des membres du *New-Lloyd's* — en désapprouvant complètement cette pratique, — décida dans une motion « qu'à partir de ce moment, aucune police ne sera sciemment souscrite, si elle l'était dans des termes différents de ceux de l'actuelle forme en cours. Que nous n'assurerons personne offrant quelque police autrement imprimée ». En même temps, un comité spécial de 15 membres sous la présidence de Hayley discuta l'opportunité de formuler une demande au Parlement afin de sanctionner la forme existante de la police.

La meilleure preuve de l'importance et du pouvoir que le *New Lloyd's* exerçait sur les assureurs est le rapport lu à une assemblée générale, qui eut lieu en 1750. Il était dit dans ce rapport que, pour le moment, aucune intervention législative n'était nécessaire, le danger étant conjuré par la ferme attitude des membres assureurs qui, par suite des instructions du comité, ne signaient que les polices en marge desquelles une petite note imprimée certifiait leur conformité avec le texte de celle généralement admise.

Wesket, auteur contemporain à cette décision, disait : « Plus grand était l'effet d'une seule assemblée d'assureurs,

(2) Stevens, *Essay on Average*, 1^{re} éd. Londres 1813, p. 213.

(3) Voy. *infra*, § 49.

marchands, etc., prenant une résolution contre eux-mêmes, que celui qu'aurait produit cinquante procès » ⁴.

En 1785, à la suite d'une réunion du comité et avec le concours de leur avocat-conseil, un projet fut élaboré par lequel on obligeait l'assuré à insérer son nom ou celui de son agent dans la police. Ce projet, déposé au parlement, aboutit peu de temps après à la promulgation d'une loi imposant la même obligation (*Act 25 Geo III, c. 44*), qui fut modifiée trois ans après par une loi de 1789 (*Act 28 Geo III, c. 56*).

Après la mort de T. Fielding, en 1788, T. Taylor resta, « aux ordres du comité », le seul patron du café et A. G. Hayley fut élu président en remplacement de Van Mierop décédé.

Etre patron du Lloyd's, s'occuper et diriger le service des informations et une organisation assez compliquée, comportait de lourdes responsabilités, surtout avec le nombre toujours croissant des membres. Cela exigeait une certaine capacité que Taylor parut si bien posséder qu'il devint bientôt, sans titre défini, une sorte de secrétaire du comité et l'intermédiaire entre ce dernier et les membres souscripteurs.

En 1793, sous la présidence d'Angerstein, le Lloyd's, dont le nombre des membres avait triplé, agrandi ses locaux, — pour pouvoir fournir des « chaises » à la majorité des intéressés, — en annexant une salle contiguë dans le même palais du *Royal Exchange*.

II

A partir de cette année et jusqu'en 1815, on entre dans la deuxième partie de la période qui nous intéresse en ce moment, une des plus importantes et décisives dans la formation de la future corporation.

C'était l'époque des grandes guerres contre la France révolutionnaire et du Premier Empire, contre les formidables coalitions et contre le grand blocus de Napoléon. Ce fut aussi, avant que la victoire de Trafalgar ait couronné la suprématie — depuis non dépassée — de la flotte militaire et marchande anglaise, la plus rude épreuve de la stabilité des assureurs maritimes du café.

De nouveau, les exploits des corsaires firent de grands ravages dans la navigation anglaise. Une loi de 1793 interdit l'assurance des navires et marchandises appartenant aux Français ou aux habitants des colonies françaises, ainsi que celle pour certains voyages à destination d'un port sous la domination de cette même nation ⁵. Dans ses détails, cette loi laissait pourtant un nombre d'objets non prévus par son énu-

(4) *Op. cit.*, p. 27.

(5) 33 Geo III, c. 27.

mération, et ceux-ci, contre de fortes primes, trouvaient encore des assureurs.

En dépit de toutes ces difficultés, le commerce britannique ne fit que progresser. La balance commerciale était favorable, grâce aux exportations dans les colonies, en Allemagne, en Suède et en Amérique et le tonnage de la flotte marchande monta de 1.540.000 en 1792 à 2.616.000 tonnes en 1814 ; il est probable que la disparition de la Banque d'Amsterdam, en 1796, ne fut pas étrangère à cet accroissement de la force économique de l'Angleterre⁶.

Cet état de chose eut deux conséquences sur le développement du Lloyd's. Le volume des assurances s'accrut, naturellement, et les demandes dépassèrent d'abord les premières possibilités des assureurs. Ceci fit monter les primes, mais malgré cet attrait, les risques étaient si nombreux qu'il était nécessaire de prendre toutes les précautions et des informations sérieuses pour accepter quelque assurance et pour en calculer ensuite les primes en proportion ; ce qui produisit une autre conséquence : l'apparition d'une profession spécialisée.

D'autre part, grâce au développement du commerce, une affluence de capitaux cherchant des débouchés fut dirigée vers les assurances. Le résultat fut la facilité avec laquelle on s'engageait pour d'importantes sommes. C'est ainsi qu'on rencontra chez Lloyd's, indépendamment des assureurs qui travaillaient pour leur propre compte, de nombreux membres qui, comme les agents des assureurs (*underwriters agents* ⁷) d'aujourd'hui, signaient les polices au nom des personnes qui voulaient risquer leurs capitaux dans des affaires maritimes, sans s'en occuper activement.

Angerstein, président du Lloyd's, grand *broker* et assureur, devant une commission parlementaire pour l'étude des assurances maritimes, en 1810, parla souvent de polices de £ 40.000 à £ 200.000, faites par lui sur des navires venant d'Amérique. Le plus gros risque accepté pendant la guerre, sur la frégate *Diana*, venant de Vera Cruz, avec un chargement de métaux précieux, s'éleva à £ 650.000, dont à peine £ 25.000 étaient souscrites par une des deux compagnies et le reste, par l'intermédiaire d'Angerstein, chez Lloyd's.

De 1790 à 1796, la présidence du Lloyd's fut occupée par Julius Angerstein, ami de l'amiral Nelson et des plus hautes personnalités de la Cour, conseiller financier de William Pitt, et nom le plus connu de Londres. Comme assureur et *broker*, il fut si considéré par les membres que ceux-ci prenaient aveuglément n'importe quel risque dont Angerstein était l'ap-

(6) J. Demogue, *Le crédit documentaire en droit anglais*, Thèse Paris 1934, p. 109.

(7) Voy. *infra*, § 12, IV.

périteur, polices qu'on surnommait alors, d'après son prénom, des *Julianne*s⁸.

D'autre part, depuis le commencement de la guerre, Lloyd's était en correspondance régulière avec l'amirauté. Les patrons du café — toujours chargés de l'information maritime — recevaient des lettres du ministère de la Marine et la liste des bateaux naviguant en convois ; en échange, après avoir pris connaissance de ces communications, Lloyd's les renvoyait à l'amirauté en y ajoutant les dernières nouvelles reçues de ses correspondants dans les ports, et ceci rendait souvent de réels services au gouvernement.

Lentement les relations avec l'amirauté prirent une autre tournure. En 1794, Angerstein, président du Comité, écrivit au sous-secrétaire d'Etat à la marine, lui exprimant les craintes des membres du Lloyd's relatives à la sécurité d'un grand nombre de navires assurés se dirigeant vers Ostende, et sollicitant l'envoi d'un navire de guerre pour les protéger contre les Français. Non seulement cette lettre obtint le résultat désiré, mais en 1798, une loi rendit la navigation en convoi obligatoire, sauf pour quelques exceptions.

On conserve, même, de cette époque, une très curieuse correspondance qui s'établit entre l'amirauté et le Lloyd's. La première envoyait au second des réclamations concernant les capitaines des navires ayant désobéi à la discipline des convois, pour que ce dernier propose — après avoir pris l'avis des armateurs — les mesures à prendre. D'autre part, les officiers de marine qui commandaient les navires de guerre escortant les convois, prirent l'habitude de s'adresser directement au Lloyd's, comme à quelque autorité, afin de signaler les fautes de discipline et les fraudes de la part de certains capitaines, infractions nuisant « à cette respectable société si utile au commerce du pays et à la sécurité des individus ». Une série de réunions du comité eut lieu à ce sujet et prit des décisions à soumettre à l'amirauté afin de punir les coupables.

Ces relations avec le gouvernement et les officiers supérieurs de la marine étaient dues, indépendamment de l'influence que le Lloyd's commençait à exercer dans la politique économique du pays, à l'activité des membres du café dans le domaine philanthropique.

Les victimes de la mer, y compris les marins de la flotte de guerre et leurs familles, ne recevaient alors aucun secours de l'Etat, restant à la merci de l'initiative privée. Pour suppléer à cette lacune, les souscriptions dont le Lloyd's fut l'initiateur eurent un tel succès que dans un numéro de la col-

(8) Détail assez curieux, l'original du portrait de celui qu'on surnomma « le père du Lloyd's », et de sa femme, œuvre d'un de ses fameux protégés, le peintre Sir John Lawrence, se trouve au musée du Louvre.

lection du *Times* de 1800, on appelle ces « Messieurs de *Lloyd's coffee-house* », les « pères des orphelins des victimes de la mer ». En effet, le montant des sommes ainsi recueillies de 1794 jusqu'en 1802, à la paix d'Amiens, dépassa £ 130.000. Il faut pourtant observer que cette somme, dont la plus grosse partie fut fournie par les membres du café, ne représente pas un compte budgétaire spécial, un crédit de bienfaisance, créé par une association organisée ; elle n'est, simplement, qu'une souscription publique et anonyme ouverte aux citoyens anglais dans les locaux du *Lloyd's*. Pourtant, pour le public, ce fut « le *Lloyd's* » qui avait payé et c'est toujours à ce groupe des « Messieurs de chez *Lloyd's* » que l'amiral Nelson écrivit une lettre de remerciement au nom de toute la flotte britannique et rendit visite en 1800.

L'intérêt de la sécurité des convois, les luttes contre la fraude, la correspondance avec l'amirauté, les fonds de bienfaisance et la réputation dont jouissait le nom de *Lloyd's*, contribuèrent beaucoup à développer davantage l'esprit de corps parmi les membres du café.

Le comité, chargé par consentement tacite de l'organisation administrative, financière et disciplinaire du café, s'arrogea lentement le pouvoir de prendre en mains l'intérêt commun des assureurs, courtiers et armateurs.

De 1780 à 1793, il n'y eut en tout que 18 réunions de comité. En 1795, il y en eut, par contre, 15 ; et à partir de 1800, le comité se réunit régulièrement, en moyenne, de 12 à 20 fois par an.

Il était donc temps de définir quelque peu ses pouvoirs et de tenter un commencement d'organisation des membres. Le premier essai sérieux qui fut fait à cet effet, eut lieu lors d'une assemblée générale, en 1796, sous la présidence de Brook Watson, autre personnalité marquante de cette maison.

Les attributions du patron étant devenues trop nombreuses et fort difficiles, on décida d'abord d'en adjoindre un second. Puis, par une résolution commune, on décida qu'à partir de cette date, il devrait y avoir, régulièrement, deux assemblées générales par an, et que le comité serait obligé de présenter à l'une de ces assemblées — c'est-à-dire une fois par an — le bilan de ses comptes et un exposé de son activité.

En 1800, une autre réunion importante du comité, suivie par une assemblée générale, — toujours sous la présidence de B. Watson, — tenta pour la première fois une sorte de triage dans l'admission de nouveaux membres : on résolut, en conséquence, que « seulement des marchands, banquiers, assureurs et courtiers d'assurance pourraient être reçus comme membres ».

D'autre part, depuis 1774, on avait presque supprimé de toute correspondance le mot *New*, pour désigner le café et ses membres sous le seul nom de *Lloyd's*.

Comme autre contrôle concernant l'admission éventuelle de nouveaux membres, on décida que tout candidat devait être présenté par écrit, par six membres, et accepté par le comité. Toute cotisation devenait dorénavant personnelle et les sociétés d'assurances devaient choisir un de leurs associés ou directeur pour être membre, et tout agent ou fondé de pouvoir en plus, ne serait admis que contre une taxe annuelle de £ 15. Des cartes blanches pour les *subscribers*, et des rouges pour leurs représentants, furent distribuées afin de contrôler l'accès à la *subscribers room*. Une liste de tous leurs noms fut affichée à l'entrée.

Le résultat de ces mesures fut rapporté par Brook Watson, à une assemblée générale de 1801, où il précisa, entre autres, que dans les dernières années, il avait reçu 816 nouveaux membres, dont 170 seulement étaient des représentants. Depuis cette date le nombre des nouveaux membres atteignit 100 à 150 par an pendant un certain temps.

En 1804, John Bennett, le fils d'un des patrons du café, fut nommé secrétaire du comité et chargé de l'information maritime à la place des patrons, trop occupés et insuffisamment instruits pour remplir convenablement une fonction qui devenait de plus en plus délicate et compliquée.

Le service des informations, sous la direction de ce premier secrétaire qui était homme d'une grande capacité, prit une extension considérable.

Les lettres provenant des correspondants réguliers et celles des correspondants bénévoles et occasionnels, étaient toujours non timbrées ; mais depuis 1791, ce privilège postal était complètement gratuit parce que considéré « utilité d'intérêt public ». Des listes avec le mouvement maritime à l'étranger, la position des convois, etc., envoyées par les correspondants étrangers et la Compagnie des Indes étaient, — exception faite de celles de l'amirauté, — régulièrement reçues contre le paiement d'une certaine somme, mais toujours en franchise postale.

D'autre part, J. Bennett entretenait une correspondance active et confidentielle avec ses connaissances en Angleterre et à l'étranger, concernant les événements maritimes et la politique en général de ces pays.

En même temps, et pour la première fois sur les fonds de l'association et non plus sur ceux des patrons, on appointa des correspondants dans de nombreux ports lointains qui, jusqu'alors, n'en étaient pas encore pourvus.

Toutes les lettres, listes et journaux étaient triés par le secrétaire qui, après avis du comité, procédait comme suit : la partie confidentielle concernant les assureurs n'était transmise qu'à eux ou publiée dans les registres ouverts dans la salle qui leur était uniquement réservée ; par contre, ce qui

pouvait avoir un intérêt général était, soit publié dans la *Lloyd's List*, soit affiché dans la salle où le public avait accès.

III

Après le court intervalle de la paix d'Amiens, la guerre recommença avec plus de violence en 1803.

La pression économique exercée par le blocus de Napoléon eut, bien entendu, son influence sur l'assurance maritime anglaise. Dans la dernière période de la guerre, il y eut un grand effort commercial anglais pour conquérir les marchés de l'Europe centrale et ceci, par des voies détournées.

Par suite du risque de capture, les transports vers la Baltique s'effectuaient sur des navires neutres obtenant des permis officiels les protégeant contre ce danger. Mais pour éviter la saisie dans les ports bloqués, il fallait également que la marchandise soit neutre. Quelques maisons se spécialisèrent vite dans le commerce lucratif de la falsification des documents et papiers de bord. On cite ainsi une police de 1808, contenant la clause « avec la liberté de transporter des documents simulés » assurant un navire allant de Londres en Hollande, tous risques, excepté la capture britannique, contre une prime de 40 %.

Indépendamment de la menace du blocus, de par la loi de 1793⁹, tous les transports destinés aux territoires de domination française étaient susceptibles de capture anglaise, à moins de permis spécial du gouvernement. En raison de cela, le comité du Lloyd's demanda, en 1807, l'avis du gouvernement sur l'opportunité des assurances de la propriété étrangère « contre la capture britannique ». Le gouvernement les déclara illicites, mais dans toute l'Angleterre, la pratique de telles assurances, contre de fortes primes, ne cessa pas de se développer, avec la seule différence que — dorénavant — elle s'effectua à l'aide de polices d'honneur.

Si la guerre fut la principale cause du rapide développement du Lloyd's, elle ne fut pas toujours pour chaque assureur séparément une source de bénéfice. Ainsi les navires et le commerce avec les Etats-Unis constituèrent d'importantes pertes pour les membres du Lloyd's.

Depuis 1797 jusqu'en 1806 ce pays était théoriquement en état de paix avec la France et l'Angleterre. Mais les navires américains transportant des cargaisons destinées aux Français et à leurs alliés étaient objets de capture britannique et, d'autre part, susceptibles de saisie de la part des Français s'ils étaient engagés dans le commerce avec l'Angleterre. Rien

(9) *Act*, Geo. III, c. 27.

qu'en l'année 1797, 80 navires américains saisis par les Français attendaient le jugement de la Cour des prises de la Gadeloupe.

Des diverses statistiques — dont celle faite d'après la *Lloyd's List* par J. Bennet, premier secrétaire du Lloyd's, est la plus importante — il résulte que le nombre de navires capturés entre 1793 et 1801 seulement — déduction faite de ceux repris — s'élevait à 3.120. Ce qui représente donc, pour ceux assurés rien que pour le risque de capture, une proportion de 7 % parmi les pertes subies par les assureurs.

Wright et Fayle, *op. cit.*, donnent un tableau des primes, extrait d'un livre de J. T. Danson : *Our next war in its commercial aspects*, de 1894, basé sur les registres tenus entre 1805 et 1806 par les trois plus grands assureurs de chez Lloyd's. Nous donnerons quelques indications, car ce livre constitue une peinture intéressante, non seulement de la moyenne des primes, mais aussi de la manière et du genre d'assurances traitées dans ce café.

Avant 1805 et jusqu'à la victoire de Trafalgar, la moyenne des primes sur un convoi de 76 unités, venant des Indes, était de 13 1/2 %. Sur les navires venant de la Jamaïque, elle variait entre 10 et 15 % et atteignait quelquefois 20 %. Pour Gibraltar, la Méditerranée et l'Afrique du Nord, jusqu'à 20 % et pour les voyages vers, ou à partir des Açores et Madère, centres de contrebande avec le continent, elle était de 30 à 50 %.

Après Trafalgar, la moyenne de primes baissa de 2/5, sauf à partir de 1808, lorsque, à cause du blocus, les primes sont de nouveau en hausse. Ainsi pour la Baltique, en 1805, on ne touchait plus que 3 à 5 % tandis qu'en 1808, des primes de 30 à 40 % sont fréquentes. Entre 1810 et 1814, elles montent de nouveau au-dessus de 16 %, en raison du progrès de l'armée de Napoléon sur le continent et de la déclaration de guerre à la France par l'Amérique en 1812.

Mais, et c'est là un bel exemple de la malléabilité du marché de l'assurance sur les événements politiques, dès 1814, après la rébellion de la Russie, de la Prusse et de la Suède contre la France, les primes descendent à la moyenne de 5 %.

Il est probable que ces variations dans la moyenne des primes étaient proportionnées aux risques au mieux des intérêts des assureurs, mais cela n'empêcha pas qu'il y eut des moments où la solidité des membres du Lloyd's fut durement mise à l'épreuve.

En 1794, la soudaine déclaration de guerre par l'Angleterre à la Hollande, avec laquelle des relations d'amitié s'étaient établies depuis longtemps, se manifesta par la saisie de toutes les cargaisons et navires hollandais se trouvant dans les ports

britanniques. Ceci amena une perte si grande pour un certain nombre des membres, que le comité du Lloyd's intervint auprès de William Pitt, premier ministre, mais sans pouvoir obtenir aucun résultat pratique. Peu de temps après un important convoi venant du Levant et assuré, en majeure partie au Lloyd's, fut capturé par les Français. Un des assureurs du café dut payer, à lui seul, £ 190.000 !

En 1799, l'empereur Paul de Russie saisit brusquement tous les navires anglais se trouvant dans les ports russes. Pendant 1810, pour les saisies baltiques, rien que celles faites dans la Suède, nos assureurs eurent à payer jusqu'à un million de livres.

Dans la même année se place la perte de *Lutine*, qui constitue peut-être le plus glorieux épisode de l'histoire du Lloyd's et dont il est de tradition de dire quelques mots.

La *Lutine* était une ancienne frégate, une des plus belles unités de la flotte de guerre française de la fin du xix^e siècle, qui, capturée par les Anglais, transportait, dans des circonstances assez obscures, un important chargement de métaux précieux et de monnaies d'Angleterre en Hollande.

Assuré au Lloyd's, ce vaisseau sombra et fut complètement détruit par la tempête, la première nuit de son voyage sur les côtes de la Hollande, à l'entrée de *Zuyder-Zee*. Les assureurs subirent une perte de £ 1.500.000 qu'ils payèrent dans un délai extrêmement court.

Depuis, comme on connaissait l'endroit précis où la *Lutine* sombra, on sauva une très petite partie du chargement au bénéfice soit des sauveteurs, soit de la Hollande qui, tout d'abord, prétendait être la propriétaire de l'épave, soit des membres du Lloyd's. D'une partie du bois de la coque, retirée du fond de la mer, on construisit une table massive qui se trouve encore aujourd'hui dans la bibliothèque du Lloyd's, ainsi que la cloche, qu'on a placée dans une tour au milieu de la *underwriters room*, et qu'on emploie — en souvenir de ce triste événement — seulement dans des occasions exceptionnelles, pour annoncer un sinistre important.

Trois autres navires, du même nom de *Lutine*, périrent peu de temps après dans des circonstances mystérieuses et depuis cette époque, il n'y eut pas d'autre navire portant ce nom dans toute la flotte britannique.

Le reste de l'épave est encore, de nos jours, l'objet des tentatives de nombreux sauveteurs, charmés par la légende dont le *navire d'or* reste entouré¹⁰.

A travers toute cette époque, il y eut fatalement quelques membres assureurs qui se trouvèrent ruinés, mais leur nombre — on le sait — fut infime comparativement à ceux qui

(10) Voy. l'intéressant récit de *Lutine* dans Martin, *op. cit.*, p. 183 et s.

furent insolvables pendant la précédente guerre, celle de l'indépendance américaine.

Malgré ces pertes énormes, comme il fut prouvé devant une commission parlementaire de 1810, dont on parlera plus loin en détail, le crédit du Lloyd's ne fut jamais en péril, comme il ne devait jamais l'être sérieusement jusqu'à nos jours.

§ 6

LA COMMISSION PARLEMENTAIRE POUR L'ASSURANCE MARITIME DE 1810

Ce qui contribua par dessus tout à la popularité du Lloyd's dans les autres catégories de la société que celle des commerçants et des marins, fut l'établissement par ses soins, en 1802, du premier canot de sauvetage¹ en vue d'aller « au secours des vies humaines en péril sur les navires qui échouaient sur les côtes de l'Angleterre », et surtout l'ouverture du « Fonds patriotique ».

Immédiatement après la reprise de la guerre en 1803, un comité du Lloyd's, sous la présidence de Brook Watson, vota une résolution faisant appel à la générosité du public pour l'ouverture d'une grande souscription ayant pour objet la constitution d'une fondation, à durée indéterminée, pour venir en aide aux victimes de la guerre et à ceux qui s'y distinguaient par leur bravoure. Cette fondation devait fonctionner avec le produit de la souscription, capitalisée dans une banque.

Indépendamment de la liste — ouverte dans le café — par laquelle on faisait appel aux clients et aux membres, le fonds commun du Lloyd's y contribua par un premier versement de £ 20.000 et la Banque d'Angleterre l'imita par le don de £ 5.000. En 48 heures, rien que dans le café, on souscrivit £ 70.312 et cette initiative eut un tel succès dans le pays, voire dans les classes les plus pauvres, que le comité de la fondation autonome *Patriotic Fund* — composé en majorité des membres du comité du Lloyd's — dans son rapport de la fin de l'existence de la fondation, en 1826, indique avoir reçu

(1) Sous la direction d'un comité patronné par Angerstein, avec un capital de 2.000 livres prélevées du fonds commun du Lloyd's, on construisit 25 autres canots de sauvetage pour toutes les côtes d'Angleterre et d'Irlande jusqu'en 1825, quand l'initiative fut prise par le *National Lifeboat Institution*, qui existe encore de nos jours.

jusqu'alors £ 630.000, dont £ 35.000 versées par le comité du Lloyd's sur son propre fonds.

D'autre part, les rapports de l'amirauté avec le Lloyd's changèrent d'aspect. En 1804, l'amirauté consulta officiellement ce dernier sur l'opportunité de changer la base des réunions de convois se dirigeant vers la Baltique. Peu de temps après, le comité demande à l'amirauté de bien vouloir faire accompagner les convois par deux navires de guerre au lieu d'un, ainsi qu'il était d'usage, et qu'on jugeait insuffisant ; il demandait aussi que les navires soient accompagnés complètement jusqu'au port de destination. Suivirent ensuite d'autres pétitions sollicitant une défense plus intense et plus régulière de la Manche contre les corsaires de France et l'envoi de la liste des nouveaux signaux lumineux installés par l'amirauté sur la côte pour signaler aux navires de guerre la présence de bâtiments ennemis ; Lloyd's demandant que ces signaux fussent connus aussi aux navires marchands.

A toutes ces requêtes — comme il ressort d'une correspondance régulière conservée dans les archives du ministère de la Marine — de promptes réponses suivies de décisions préconisées par les assureurs furent prises par l'amirauté.

D'accord avec le Ministère du Commerce, pour prévenir la saisie des navires marchands, la *Lloyd's List*, lue sur tout le continent, commença à donner de fausses indications sur le port et la date d'arrivée des navires afin de dérouter l'ennemi.

Toute cette activité jointe à l'influence personnelle des divers présidents, donnèrent au Lloyd's une telle popularité que dans une courte biographie d'Angerstein de 1804 on peut lire — image assez exacte de la réalité — ce qui suit : « En résumé, *Lloyd's coffee-house* est maintenant un empire en lui-même ; empire qui, au point de vue de l'influence commerciale, de la variété des pouvoirs et de ses presque incalculables ressources, fait la loi à une partie commerciale de l'univers. »

Pour ces motifs et en raison des succès financiers de quelques grands assureurs, le nombre d'ennemis et la convoitise des marchands contre le Lloyd's et en général contre l'assurance maritime, grandirent de jour en jour.

Des tentatives furent faites dès 1797 par la *Globe Fire et Life Insurance Company*, pour créer une section d'assurances maritimes, demandant au Parlement d'annuler le monopole des deux compagnies, ou de lui accorder aussi le même privilège.

L'opposition à cette requête fut organisée uniquement par nos assureurs, car les deux compagnies à charte avaient cessé depuis longtemps d'être leurs rivales, les directeurs étant membres souscripteurs au Lloyd's, et leur section d'as-

surance maritime ayant une importance négligeable. La pétition de la *Globe* échoua complètement devant la lutte organisée au Parlement par les six députés représentant les intérêts du Lloyd's. D'autres tentatives répétées en 1806 et 1807, par la même compagnie, eurent le même résultat.

Mais à la fin de 1809, une nouvelle et sérieuse attaque fut tentée, cette fois-ci, par un grand nombre de marchands ayant conçu l'idée de créer une importante société anonyme d'assurances maritimes, au capital de £ 5.000.000, qui comptait supprimer l'intermédiaire du courtier d'assurances. Une souscription à cet effet fut ouverte pour un million de livres, le reste devant être fourni après constitution de la société ; dans ce dernier but la pétition adressée au parlement demandait, soit l'annulation du monopole accordé à la *London Assurance* et à la *Royal Exchange*, soit, simplement, la personnalité civile et, par conséquent, le même privilège.

Si grand était le nombre des pétitionnaires que, si la cause réussissait, la nouvelle compagnie semblait devoir accaparer plus des trois quarts des assurances du pays.

Pour la défense de leurs intérêts, le comité du Lloyd's, réuni en janvier 1810, nomma un comité spécial, muni de pleins pouvoirs à cet effet, ayant comme membre Angerstein et comme chef de leurs défenseurs au Parlement, le député Marryat, plus tard président du Lloyd's.

Le chef des adversaires était le député Manning, qui, prétextant le peu d'intérêt que les deux compagnies existantes montraient aux assurances maritimes et l'instabilité des assureurs du Lloyd's, demandait au parlement de nommer une commission (*Select committee*) pour examiner la possibilité de modifier ou d'annuler complètement la loi de 1720, hypothèse que la loi elle-même avait prévue expressément.

Contre cette proposition, Marryat, descendant des protestants français, commerçant, assureur, et l'un des plus fameux orateurs du parlement anglais à l'époque, prononça un discours vigoureux pour la défense de la situation existante et de ses commettants.

A l'aide de Martin et de Wright et Fayle, dans leurs œuvres citées, nous résumerons ou reproduirons les parties les plus intéressantes de son discours et en général de tous les débats qui s'en suivirent. On pourra ainsi tracer le tableau le plus exact — basé sur des statistiques contrôlées et des chiffres produits devant le parlement — de la situation des assurances maritimes anglaises en 1810 et de la situation de celles conclues au Lloyd's, principal mis en cause lors de ces incidents.

Répondant à l'affirmation qu'une nouvelle compagnie créerait une plus forte concurrence profitable au public, Marryat souligna qu'il n'y avait là aucune nécessité, les assureurs

individuels prenant tous les risques à une prime raisonnable. Les deux compagnies existantes ne forçaient pas le Lloyd's à les prendre car le volume de leurs assurances maritimes était insignifiant. En outre, ces compagnies se limitaient aux risques dits « réguliers » (peu hasardeux), n'acceptant jamais de risques dangereux, comme ceux des mers connues pour l'instabilité du climat, les risques de saisie et capture dans la Baltique ou en d'autres mots, ce qu'on appelait des *cross ricks*, qu'au contraire le Lloyd's acceptait également.

Les compagnies, continuait l'orateur, dépendent de leurs affaires régulières, leur permettant de payer un beau dividende à leurs actionnaires. Or, si on autorisait d'autres compagnies qui accapareraient le reste des bonnes affaires, les assureurs individuels ne pourraient plus travailler, car il ne leur resterait que les mauvais risques. Il ne faut pas s'attendre à ce que les nouvelles sociétés procèdent autrement que les vieilles, car il est impossible que leurs directeurs ou personnel possèdent les mêmes connaissances et la même expérience de tous les risques, les mêmes informations que « les 1.500 *underwriters* du Lloyd's, tous commerçants, ayant, par conséquent, des connaissances pratiques, et journellement assemblés pour la communication et la réception des dernières nouvelles... »

Contre l'argument des défenseurs de la nouvelle société, relatif à la sécurité supérieure que représenterait cette dernière, Marryat répondit :

« Je maintiens mes dires, que Lloyd's offre une plus grande sécurité que celle qui peut être donnée par quelque compagnie à charte. Je l'affirme ainsi, pour la bonne raison que chacun du Lloyd's est responsable de ses propres obligations jusqu'au dernier shilling de sa fortune, tandis que les membres d'une société ne sont responsables que pour le montant du capital premièrement investi. Et le capital des assureurs individuels dépasse de loin, celui de n'importe quelle société possible. Par exemple, le capital de cette société doit être de 5 millions de livres, desquels, si je comprends bien, un seul million doit être actuellement souscrit. En fait, ce million ainsi fourni est toute l'étendue de la sécurité offerte au public, car quoique les souscripteurs originaux de cette entreprise soient des hommes riches, capables de payer les 4 autres millions en cas de besoin, ils seront peut-être amenés à vendre leurs parts, pour divers motifs, à des hommes de paille ou à des spéculateurs qui ne seront pas dans la possibilité de payer ces 4 millions. Mais en leur donnant l'avantage de cet argument et en supposant un capital de 5 millions, entièrement souscrit, cette même somme ne peut se comparer avec le capital des assureurs du Lloyd's. Je pourrais nommer 50 des 1.500 membres du Lloyd's qui peuvent

payer chacun ces 5 millions, n'importe quand, sans la moindre difficulté, et il reste encore — non touché — le capital des 1.450 membres. »

Rappelant ensuite la série des pertes subies entre 1794 et 1799, — dont nous avons cité quelques-unes², — il concluait en disant que si la société à capital de 5 millions avait existé à cette époque, elle aurait fait faillite en une seule année, ruinant des centaines de marchands sans que les actionnaires soient aussi touchés, en raison de leur responsabilité limitée. La péroration vantait les mérites et l'extrême compétence des assureurs individuels et évoquait les services que le Lloyd's avait rendus au commerce britannique et au pays, grâce au fonds patriotique.

Malgré ce retentissant discours, la Chambre des Communes, à une infime majorité, décida l'élection d'une commission parlementaire pour étudier la question et donner son avis en conséquence.

Le *Select comitee*, ayant comme président Manning, le chef des adversaires du Lloyd's, et, entre autres membres, Marryat, se réunit en février et mars 1810 et examina 36 témoins, dont 14 étaient des *brokers* et *underwriters* et le reste des armateurs et marchands.

Ce qu'on attaqua devant cette commission fut l'organisation, le crédit et la sécurité de nos assureurs, les deux compagnies — apparemment principales intéressées — furent ménagées, car les pétitionnaires voulaient montrer la nécessité d'en créer une autre.

L'existence d'une nouvelle société apparaissait, en effet, justifiée, puisque des livres des deux compagnies il résultait qu'entre 1805 et 1810, le montant des assurances qu'elles avaient traitées ne dépassait pas 21 millions de livres, réparties en des polices à très petit montant, la somme assurée ne dépassant pas £ 10.000 par police, sur les 3/4 de leur nombre. Or, des diverses statistiques concernant la balance commerciale, le nombre et le tonnage des navires, ainsi que le montant des impôts sur timbre payé par les polices d'assurances maritimes, il résultait que la valeur de la propriété couverte par l'assurance maritime en 1800, par exemple, était d'environ £ 163.000.000, ce qui représentait un peu plus que la moitié de ce qui aurait pu être assuré la même année en Angleterre. Par conséquent, malgré l'apport des assureurs individuels, qui effectuaient presque toute la différence de £ 140.000.000 d'assurances par an, les deux compagnies avaient déçu les prévisions du législateur de 1720 et l'existence d'une ou de plusieurs autres compagnies s'imposait pour effectuer le reste des assurances possibles.

(2) Voy. *supra* § 5, III.

Suivaient ensuite, uniquement contre le Lloyd's, des critiques assez semblables à celles formulées presque un siècle auparavant : difficultés d'obtenir tout genre d'assurances à des primes raisonnables ; difficulté d'obtenir un prompt règlement des pertes subies par les assurés, due en partie à l'esprit de chicane et en partie à la faiblesse financière des assureurs ; frais anormaux pour contracter l'assurance, à cause de l'excessive rémunération du broker.

L'argument du premier point visait le nombre de compagnies existant à l'étranger — où la législation n'était pas restrictive — qui attireraient probablement le reste des affaires d'assurances anglaises, état de chose auquel une nouvelle compagnie apporterait remède.

A cet argument, on objecta que les 5/6 des compagnies données en exemple firent faillite parce qu'elles ne purent résister aux pertes subies du chef des risques de guerre, et que d'ailleurs le volume de leurs assurances ne pouvait se comparer à celui du Lloyd's³.

Les réponses des témoins favorables à nos assureurs sont en général très précises et fort bien documentées, par suite de la campagne menée et préparée par le Comité spécial de défense nommé par le comité du Lloyd's.

Parmi les témoins, celui dont la déposition fut la plus longue et la plus sérieuse fut Julius Angerstein, qui, âgé de 75 ans, était surnommé « le père du Lloyd's ».

Il prouva devant la commission qu'il travaillait dans les assurances, soit comme *broker*, soit comme assureur depuis 54 ans. Insistant sur la sécurité présentée par le Lloyd's au public, il montra avoir placé, comme courtier pour une seule firme qui s'assurait depuis 22 ans chez les mêmes assureurs, des risques s'élevant à £ 8.500.000 et avoir touché pour leur compte de la part des assureurs — pour pertes, avaries et remises — presque £ 500.000. Le total des pertes subies par cette firme à cause des assureurs insolubles se réduisait à £ 1.120, c'est-à-dire à 3 1/2 *pennies* pour 100 livres assurées.

D'autres marchands confirmèrent ses dires, indiquant des pertes de £ 777, par exemple en 10 ans, pour un montant total d'assurance de 6 1/2 millions ; un autre, pendant une même durée, de £ 300 contre £ 280.000 reçues en paiement de ses réclamations.

Marryat, dans une brochure écrite contre les conclusions du *Select comitee*, reconnaissait que pendant 24 ans, dans ses affaires, il n'avait eu que 7 assureurs insolubles, lui payant à la fin un dividende de 13 et 14 sh. pour une livre, contre 94 firmes commerciales qui ne purent payer leurs dettes pour les primes d'assurance qu'à la moyenne de 4 à 5 sh. pour le même montant.

(3) Ainsi, à Hambourg de 36 compagnies, il n'en restait que 6 après la guerre.

Interrogé sur ce qu'il pensait de l'établissement de la nouvelle compagnie dont il était question, Angerstein répondit que, indépendamment de la disparition de la majorité des assureurs individuels, la moyenne des primes montera énormément, ce qui donc serait contraire à l'intérêt public. Calculant, dit-il, que sur les £ 140.000.000 souscrites annuellement par les assureurs individuels, la nouvelle compagnie — grâce au formidable nombre d'adhésions de principe reçues — accaparerait, choisissant les meilleurs risques, dans les meilleures saisons, environ £ 80.000.000 et en comptant que £ 20.000 seraient assumées par les assureurs individuels, il restera £ 40.000.000 représentant les mauvais risques refusés par les compagnies, dont personne ne voudra ou qu'on acceptera contre des primes exorbitantes, ce qui aurait comme résultat une hausse générale de toutes les primes.

En ce qui concerne l'accusation d'un esprit de chicane lors du règlement des pertes et avaries, Angerstein expliqua que les fréquentes fraudes de la part des assurés obligent les assureurs à être extrêmement prudents et à contrôler sévèrement les réclamations. Mais que, d'autre part, l'esprit libéral qui domine chez Lloyd's le règlement des pertes était fort connu, et que les exemples abondent où les assureurs ont payé souvent là où rien ne les y contraignait ; ainsi, après avoir mené les réclamations devant la justice pour plaider un point litigieux et établir la jurisprudence, et après avoir gagné devant la loi, ils payaient en fait l'assuré de bonne foi.

« J'ai connu, dit-il, des assureurs payant à un commerçant, alors que celui-ci faisait une erreur et passait une assurance sur le navire au lieu des marchandises, ou sur les marchandises au lieu du navire, et l'assureur le sachant, n'en profita point et paya les pertes ; ce sont des faits extraits de mes livres de commerce. J'ai connu aussi un navire assuré à partir d'un certain port vers l'Europe, et venant en réalité d'un autre port, dans ce cas aussi on paya !... Ils payeront à une personne honnête, mais à un homme qu'ils suspectent ils ne le feront pas. »

Quant aux plaintes exposant que, pendant la période de l'année allant de septembre à janvier, on ne trouvait pas d'assureurs disposés à prendre les risques, Angerstein montra sur ses livres que, malgré le départ en vacances d'une partie des assureurs, il en restait suffisamment d'autres acceptant les assurances, mais que les clients étaient peu disposés à payer des primes plus fortes inhérentes aux risques d'hiver.

Le troisième chef d'accusation était les frais d'assurance trop élevés à cause des *brokers*, qui, on le prétendait, recevaient une rémunération équivalente en moyenne au 1/4 du bénéfice de l'assureur. Les courtiers et les assureurs même

expliquèrent que le 12 % de remise sur le solde du compte courant avec le *broker*, était motivé comme une rémunération des avances faites par ce dernier en cas de perte et de leur risque en se portant caution pour l'assuré ; et que ceci représentait un chiffre souvent réduit à rien, dépendant du montant des sommes payées pour les réclamations des assurés. Quant aux autres 5 % de courtage (*brokerage*) et même les premiers 12 %, en cas d'assurances conclues directement avec les clients, ces sommes étaient allouées aux derniers comme remises. Mais que, malgré cet avantage, les assurés, eux-mêmes, préféraient l'intermédiaire du *broker*, deux tiers des assurances étant ainsi conclues.

Malgré toutes ces preuves exactes confirmant la bonne cause du Lloyd's, la commission, formée en majorité de ses adversaires, établit un rapport complètement défavorable aux assureurs individuels et, passant sous silence les meilleurs arguments et preuves de ses partisans, demanda au parlement l'abolition du privilège accordé aux deux compagnies.

Une nouvelle campagne commença contre la discussion du projet de loi, menée par le comité du Lloyd's.

Le discours de Marryat fut imprimé et distribué aux membres du parlement avec une brochure sarcastique intitulée : « Observations sur le rapport du *Select Comitee* », contenant un contre-rapport fait par le même auteur, avec une minutieuse analyse des témoignages produits devant la commission et le nom de leurs auteurs en marge de chaque preuve ou accusation.

En même temps, une pétition signée par tous les assureurs individuels et une autre par les deux compagnies d'assurances furent présentées au parlement, demandant la permission d'une députation des intéressés à comparaître devant la barre de la *House of Commons*.

Le jour de la discussion de la loi, ses partisans firent défaut ou refusèrent de la soutenir et le projet de modification de la loi de 1720 tomba.

Ce ne fut pas là une vraie défaite subie par les adversaires du Lloyd's, mais seulement une trêve, car la lutte recommença en 1811, quand le projet fut ranimé et de nouveau déposé devant le parlement.

Lloyd's et les deux compagnies envoyèrent également une autre pétition et une délégation fut autorisée à comparaître devant la Chambre des communes. Les discussions qui eurent lieu sont trop longues pour être rapportées ici. Mentionnons seulement que Lloyd's y fit, de plus, usage de sa dernière arme, son service d'informations, sans lequel les organisateurs de la nouvelle compagnie déclarèrent ne pas pouvoir travailler.

Marryat parla de nouveau, concluant : « A présent, il y a

un monopole *de jure*, mais non *de facto*, si le projet est voté, on aboutira — en faveur de nouvelles compagnies — à un monopole de fait, quoique non de droit. »

On ne sait pas si l'argument de Marryat eut le plus d'effet, vu la crainte instinctive des Anglais contre les monopoles, ou si l'argument de 1.500 membres du Lloyd's qui seraient forcés de disparaître en majorité, eut plus de succès, mais le résultat fut, qu'à la majorité d'une seule voix, on vota contre le projet⁴.

§ 7

REORGANISATION ET PREMIERS STATUTS

I

La victoire du Lloyd's sur les défenseurs de l'abolition du monopole des deux compagnies et sur ses conséquences, qui l'auraient probablement ruiné ou amené à disparaître, attira l'attention de ses membres mêmes sur les défauts d'organisation de leur maison.

En 1811, au cours d'une assemblée générale, le comité existant, sous la présidence de W. Bell, fut accusé d'avoir négligé les intérêts des souscripteurs en n'affichant pas intégralement des lettres reçues par J. Bennet, dans une correspondance particulière avec le secrétaire de l'amiral commandant la flotte baltique, au moment où les assureurs subirent des pertes énormes dans les assurances faites pour le commerce sur la Baltique.

Un comité d'enquête fut nommé, le vieux comité donna sa démission et un nouveau, provisoire, de 21 membres, sous la présidence de Marryat, fut chargé d'examiner toutes les modifications nécessaires à l'organisation de la maison, et d'établir un rapport qui, une fois prêt, devrait être soumis à une assemblée générale.

Les principaux points examinés par le comité et les assemblées dans le rapport concernaient : la délimitation de pouvoirs du comité, son nouveau système d'élection et une éventuelle rétribution, les modifications de ses attributions, le contrôle de l'admission des nouveaux membres, le nombre des patrons, le système d'informations maritimes et en dernier lieu la nomination des *agents* du Lloyd's.

(4) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 259.

Dans les deux assemblées générales suivantes, une série de mesures et de règlements (*by-laws*) aboutissant à une sorte de statuts, furent discutées et votées ; en voici les plus importantes¹ :

MEMBRES (*subscribers*). — Seulement des marchands, banquiers, fabricants, assureurs et courtiers d'assurances pouvaient être admis membres. Ils étaient élus par vote du comité, après avoir été recommandés par six membres, qui devaient se soumettre à toutes les questions ou demandes d'informations de la part du comité. Les noms des candidats étaient affichés une semaine avant le vote du comité aux fins de réclamations ou contestations éventuelles. La cotisation pour les membres et pour leurs représentants, qui devaient payer séparément, fut élevée à £ 25, indépendamment d'une autre taxe annuelle de 4 *guineas*. Cette dernière somme, au lieu d'être attribuée, comme auparavant, aux patrons et garçons de café, constituera un fonds réservé aux éventuelles majorations du loyer ou modifications du local.

LE COMITÉ. — Cette partie, la plus importante, comprenait 23 règles, traitant de l'élection, du nombre, des pouvoirs et de ses obligations. Le comité — se composant de 12 membres, dont 3 obligatoirement remplaçables par rotation en ordre du nombre des voix à l'élection, et non rééligibles qu'après intervalle d'une année — était élu annuellement, en décembre, par une assemblée générale.

Il devait élire lui-même son président et 3 autres membres qui constitueraient le « comité financier », et qui agiraient comme une sorte de fidéicommissaires² pour les membres, tous les fonds de la maison étant transférés à leurs noms et à celui de leurs remplaçants.

Deux autres membres du comité constitueront par rotation mensuelle un « comité de correspondance » se réunissant quotidiennement, pour examiner toute la correspondance, la réception et la distribution de tout genre d'informations.

Le comité devait se réunir au moins une fois par mois ou toutes les fois qu'il serait convoqué par le président ou par le comité de correspondance. Un rapport de son activité devait être présenté deux fois par an aux membres, lors des élections générales.

SECRÉTAIRE. — J. Bennett fut nommé de nouveau secrétaire du comité, mais cette fois-ci, avec un salaire régulier.

PATRONS ET PERSONNEL. — Un troisième patron, dont l'existence fut jugée nécessaire, fut nommé en la personne de J. Bennett, qui était aussi secrétaire. Leurs bénéfices furent modifiés et leurs attributions réduites, à l'exception de ce

(1) Martin, *op. cit.*, p. 203 — et Wright & Kayle, *op. cit.*, p. 4

(2) Traduction à peu près équivalente du terme anglais : *trustee*.

dernier, aux plus strictes occupations domestiques. Ils avaient l'obligation et le choix de nommer un nombre fixé de garçons et portiers.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES. — Toutes les nouvelles modifications touchant l'organisation actuelle de la maison, ou nécessitant quelques dépenses importantes, devaient être soumises à une assemblée générale ordinaire, deux fois par an, ou spéciale, convoquée par le comité.

Deux autres points du rapport de 1811 ne furent pas votés par l'assemblée générale réunie à ce propos : la rémunération du comité et la création d'un office pour le règlement des avaries.

La base de toute cette organisation nouvelle du Lloyd's, d'après l'idée et l'initiative de Marryat, fit l'objet d'un engagement écrit de la part de tous les membres acceptant de respecter les nouveaux statuts.

Ceci fut fait par le moyen d'un *trust-deed*³, genre de contrat quelque peu particulier au droit anglais, par lequel les signataires s'engagent à constituer un fidéicommiss (*trust*) ou, en d'autres termes, une fondation ayant certains droits — ceux que l'on venait de voter en faveur du comité — et un patrimoine, composé des taxes annuelles et d'entrée, affectées à l'intérêt commun des parties contractantes. Son but étant l'intérêt commun, matériel ou moral, d'un groupe de personnes aux occupations diverses, et non pas la constitution d'une société d'assurances, la fondation ne contrevenait en rien à la loi de 1720.

Ce document, représentant pratiquement une sanction légale aux nouvelles règles établies, constitue le seul et premier lien formel d'association entre les membres avant la loi de 1871, qui accordera la personnalité civile au Lloyd's. Aussi son importance s'avère-t-elle extrême, car à partir de ce moment, Lloyd's, association de fait, entre dans la première phase de l'organisation d'un corps à existence juridiquement certaine.

Présenté par Marryat — qu'on allait réélire, à l'unanimité, président du comité jusqu'en 1824 (année de sa mort) — cet engagement fut signé au cours des deux années qui suivirent son élaboration, en 1813, par 1.400 membres sur 2.000 existants.

En 1816, on apporta les modifications suivantes : tous les membres du comité, réduit à neuf personnes, et le comité de correspondance, à une seule, devinrent rétribués annuellement sur le fonds commun du Lloyd's. Ce fonds — en raison

(3) Le *deed*, ou *convenant*, forme de contrat solennel sous sceau : le *trust deed*, est l'acte constitutif du *trust* ; voy. à ce sujet, Stephen, *Commentaries on the Laws of England*, 19^e édit., 3 vol. ; traduction française du tome III par Mlle Mitchell ; t. II, ch. XI, sect. II et t. III, ch. XI ; Lepaule, *Traité théorique et pratique des trust en droit interne, en droit fiscal et en droit international*, Paris 1932.

de la faillite de leurs deux banques successives, occasionnant de lourdes pertes au montant y déposé — fut transféré à la Banque d'Angleterre.

AGENTS. — Par une résolution prise en 1811, lors du vote des statuts, le comité reçut pleins pouvoirs pour nommer, après enquête, des agents dans les ports, représentant les intérêts des membres du Lloyd's et choisis parmi les plus notables commerçants ; et dans la même année, les vingt premiers furent nommés, dont la firme fondée par l'un d'eux, à Falmouth (Angleterre) est encore aujourd'hui un *Lloyd's Agent*.

Le nombre de ces représentants, aujourd'hui célèbres, — choisis après enquête minutieuse parmi les commerçants ayant une vieille réputation et des connaissances maritimes ou, à l'étranger, recrutés en majorité parmi les consuls britanniques — était en 1821 de 300 et dépasse maintenant 1.500.

Lloyd's ne leur payait aucun salaire, les agents ayant la latitude d'être rémunérés par les commissions d'usage perçues lors d'expertises d'avaries ou autres opérations rentrant dans leur attribution.

Représentants du *Lloyd's*, ils n'étaient nullement mandataires des assureurs, soit pour souscrire des polices et régler les indemnités, soit de toute autre manière, à moins d'une procuration spéciale pour chaque cas particulier. Le devoir de l'agent était d'abord de transmettre rapidement toute information maritime de son district. Puis, en cas de nécessité, il devait fournir toute aide possible aux navires assurés en détresse, avancer l'argent sous forme de prêt à la grosse, assister et contrôler les décisions des arbitres et experts, statuant sur l'estimation des pertes ou avaries, afin d'éviter des réclamations exagérées. Les instructions transmises aux agents insistaient sur le contrôle qu'ils devaient exercer sur le surveillant (*surveyor*) du *Lloyd's Register* qui assistait à la réparation des navires. D'autre part, ils devaient s'opposer autant que possible à la pratique du délaissement, sans avoir par ailleurs le droit de l'accepter pour le compte de l'assureur.

Les premières années de leur existence furent consacrées à la mise au point du système ; mais dès qu'on sut qu'un certificat délivré par un *Lloyd's Agent* facilitait le règlement des réclamations, ils devinrent si populaires que les deux compagnies d'assurances, et les assureurs maritimes individuels des autres villes du pays, telle que les *Liverpool Underwriters*, renoncèrent à l'idée d'en créer de spéciaux, pour utiliser, comme on le fait encore, le concours de ceux du *Lloyd's*.

Ce qui contribua peut-être le plus rapidement à leur succès

fut le bénéfice que les assureurs réalisèrent bientôt par la réduction des frais exagérés de sauvetage et de vente des cargaisons avariées.

Cet avantage et ceux que nous révélerons par ailleurs expliquent le rôle de plus en plus important et l'extension que prend de nos jours le réseau des *Lloyd's Agents* (Voy *infra*, § 15).

II

L'activité du Lloyd's se dirigea ensuite vers la législation maritime commerciale et fiscale.

Lors du vote de la loi de 1813 (*Act 53, Geo III*), sur un projet présenté par les armateurs de Londres (*Shipowners' Society of London*) demandant la limitation de leurs responsabilité à la valeur du navire et du fret, en cas de collision ou de mauvais état de navigabilité, Lloyd's intervenant, fit exclure du projet la limite légale de responsabilité dans le cas où des navires étaient envoyés en mer dans un mauvais état de navigabilité (*unseaworthy*).

L'impôt sur timbre institué sur les polices d'assurances maritimes pendant le règne de William III, lors de la guerre contre la France, était de 6 d. sur chaque police. Lentement, par des impôts de guerre, il s'éleva en 1794 à 5 sh. pour les polices à prime de 10 % et à 10 sh. pour les polices à prime au-dessus de 10 % ; en 1795, il devint proportionnel au montant de la police et de la prime. Comme il atteignit bientôt des chiffres exagérés, Lloyd's intervint en 1802 auprès du ministère des finances pour le réduire à la base et le différencier en deux catégories : sur les voyages à l'étranger et sur la navigation côtière ou petit cabotage.

Ce qui préoccupa surtout les assureurs du Lloyd's, ce fut la législation fiscale dans ses dispositions contraires aux habitudes en cours pour la passation des assurances.

Depuis longtemps, ce contrat était conclu au moyen du *slip*.

Le *slip* était une sorte de brouillon — indiquant en abrégé les conditions de l'assurance à conclure, la nature des risques ou autres indications particulières — qui était fait par le courtier et présenté aux assureurs, et ces derniers mentionnaient au verso le montant du risque qu'ils désiraient prendre, chacun signant de ses initiales près de la proportion du montant qu'il consentait à assurer. Après quoi, l'assurance conclue moralement, on délivrait à l'assuré un écrit provisoire — constatant l'assurance et ses plus importants détails, — appelé *Covering note*, ou *promissory note*, et quelques jours après, une police en due forme était timbrée. En d'au-

tres termes, et à quelques différences près, cet écrit était l'équivalent de « l'arrêté d'assurance » continental.

Pour prévenir les nombreuses fraudes consistant dans l'habitude de considérer le *slip* ou la *covering note* comme preuve du contrat d'assurance et de ne plus faire de police pour éluder l'impôt sur timbre, une loi fut votée en 1795, obligeant les parties à rédiger la police dans les 3 jours à partir de la conclusion du contrat et instituant un bureau des polices maritimes (*Sea policy office*) pour la vente des timbres ou des polices timbrées en blanc⁴. Les contrevenants à la loi étaient punis d'une amende de £ 500.

L'interprétation donnée par le fisc à la nouvelle loi aggravait la situation en considérant passible des mêmes pénalités la pratique du *slip* non timbré. Une seule exception fut faite en faveur des deux compagnies qui pouvaient conclure des assurances sur la base du *slip*, à condition de l'échanger contre une police régulière dans le même délai de 3 jours.

Malgré ces inconvénients, au Lloyd's on employa le *slip* aussi souvent qu'auparavant, jusqu'en 1807, quand le fisc fit condamner à l'amende un des assureurs et manifesta ses intentions de continuer dans cette voie. Le comité du Lloyd's envoya au ministère des finances une pétition demandant l'abolition de la mesure et expliquant que la pratique du *slip* était absolument nécessaire dans un grand nombre de cas et ne pourra jamais être supprimée ou remplacée. Contre l'engagement du comité de surveiller toutes les tentatives de fraude, et après une série de mesures et expériences infructueuses, le fisc fit voter une autre loi, en 1814, autorisant la pratique du *slip* timbré, qui devait être échangé gratuitement contre une police timbrée dans le délai d'usage⁵.

A partir de cette date, on ne trouve plus de trace dans le *Minute Book* du Lloyd's de l'accueil fait à cette mesure, mais d'un livre de 1867, il résulte que la nouvelle loi n'eut aucune application et qu'on n'employa jamais le *slip* timbré, malgré le rappel de cette obligation par une loi de 1844⁶.

Devant cet échec — et malgré de nouvelles lois votées entre temps, toujours dans le même sens — la pratique prit la seule attitude encore possible, et continua à faire usage du *slip*, lui accordant, comme de nos jours, une valeur plus grande que ne pouvait lui accorder quelque loi, à savoir la force d'un engagement d'honneur⁷.

En 1823, après la mort des trois patrons du café, une enquête fut faite sur leurs revenus annuels — qui s'élevaient à £ 4.500 grâce aux ressources produites par le système d'in-

(4) *Act* 35, Geo III, s. 63.

(5) *Act* 54, Geo III, s. 44.

(6) *Act* 7 et 8, Vicy., c. 21.

(7) Voy. *infra* § 17.

formations maritimes et d'autres objets pour lesquels ils n'avaient plus rien à faire ou à surveiller — et, par suite, on décida de nommer seulement deux nouveaux patrons, aux appointements fixes, et de séparer la fonction du secrétaire de celle de ces derniers. J. Bennet resta donc seulement secrétaire, avec un salaire très majoré et on lui accorda deux employés pour l'aider dans sa nouvelle charge de chef de tout le système de la correspondance et informations maritimes et de contrôleur des nouveaux patrons.

Par suite des réclamations des membres, contre la conduite des nouveaux patrons, on tenta une série de modifications pour ce poste devenu inutile et en 1844, ils furent supprimés, le buffet étant donné en location.

Tous les fonds du café et de toutes les autres sources d'où les anciens patrons avaient tiré quelques bénéfices, y compris le revenu de la vente de la *Lloyd's List*, entrèrent dorénavant dans la caisse commune du Lloyd's.

§ 8

LA LOI DE 1824 ET LA PERIODE DE CRISE 1825-1837

Après le retour de la paix, la croissance des exportations britanniques prit des proportions suffisantes pour que les assureurs maritimes puissent compenser, à leur avantage, la chute des primes avec le volume des assurances.

La politique libérale du gouvernement qui tentait toutes les mesures possibles pour parer à la dépression du commerce et la position anormale des deux compagnies d'assurances, dont le monopole conservé avec tant de difficultés en 1810-1811, ne faisait que favoriser le Lloyd's, furent jugées opportunes par un simple particulier pour tenter ce qu'un groupe si nombreux n'avait pas réussi 14 ans auparavant.

En 1824, Nathan Rotschild fonda, avec quelques amis influents, une société anonyme d'assurances pour la vie et l'incendie, l'*Alliance British and Foreign Fire and Life Assurance Company*, au capital de 5 millions de livres. L'entreprise eut un succès énorme et, dès qu'elle fut lancée, on demanda au parlement, par une pétition, l'abolition de la loi de 1720, afin que la nouvelle compagnie puisse s'occuper également d'assurances maritimes. Cette fois-ci, l'abrogation du privilège des compagnies avait l'approbation du gouvernement et les assureurs individuels n'eurent plus au Parlement un défenseur comme Marryat, pour lutter contre les puissants amis de la nouvelle compagnie.

Au Lloyd's, on nomma de nouveau un comité de défense et la lutte fut engagée presque de la même manière qu'en 1810 ; avec des pétitions au Parlement, la distribution aux députés de la vieille brochure de Marryat sur le rapport du *Select Comitee*, et des interventions et discours devant le Parlement des députés amis des vieux assureurs.

Mais tout fut vain, car le projet fut voté après trois lectures à la Chambre des Communes et passa bientôt à la Chambre des Lords.

Alors, la lutte recommença, mais sentant la cause perdue, les assureurs intervinrent près du ministre de la Justice, leur seul partisan dans le cabinet, pour l'introduction dans le texte de quelques amendements destinés à limiter et contrôler l'essor des sociétés d'assurances à venir. Le ministre du Commerce s'opposa à ces amendements et, après l'intervention de Lord Liverpool, premier Ministre, la loi, votée immédiatement, sans aucune modification, fut promulguée le 25 juin 1824¹.

Lloyd's employa alors sa dernière arme pour empêcher la nouvelle compagnie de constituer une branche d'assurances maritimes. Comme les statuts de l'*Alliance British*, faits sous l'ancienne loi, ne prévoyaient rien sur l'assurance maritime, et que cette résolution avait été prise après le vote de la nouvelle loi, un membre du Lloyd's, actionnaire de la nouvelle compagnie, l'attaqua en justice pour l'obliger à respecter les statuts et l'empêcher de faire des assurances maritimes².

L'arrêt *Natusch v. Irving*, condamne la nouvelle branche et interdit l'assurance maritime à la nouvelle compagnie. Le résultat pour le Lloyd's fut nul car Rotschild fonda une deuxième société : *Alliance Marine Insurance Company*, au même capital que la première et les deux jumeaux existent encore aujourd'hui. Malgré la nomination comme directeurs d'un grand nombre d'assureurs dissidents de chez Lloyd's — et contrairement à toute attente — la nouvelle société n'arriva jamais à faire périliter les intérêts du Lloyd's et en 1840, en raison du petit nombre des affaires, elle réduisait son capital initial à £ 1.000.000.

Lloyd's resta longtemps l'ennemi déclaré de l'*Alliance* et des quelques sociétés qui firent leur apparition après la nouvelle loi, et refusa longtemps de les admettre comme membres de la même manière que les deux anciennes compagnies et de les faire profiter du service des informations mariti-

(1) *Act 5, Geo. IV, c. 114*

(2) Cette demande se basait sur une doctrine dite de l'*Ultra vires*, que la jurisprudence anglaise a toujours admise en matière de sociétés, en vertu de laquelle il est possible à un seul membre de faire annuler une décision de la majorité, prise dans le but d'accomplir des actes en dehors des limites fixées par les actes constitutifs. A. Percerou, *Lois actuelles et projets récents en matière des sociétés par actions (Allemagne, Angleterre, Italie)*, Paris 1933, pp. 116-191.

mes. Il ajouta à ses statuts la clause suivante : « Aucun membre ne peut souscrire des polices d'assurances dans cette maison, en la forme d'une société (*partnership*) ou autrement que pour son propre compte, ou pour celui d'un particulier pour chaque somme respectivement souscrite ». D'où, en manière symbolique, le dicton prédominant du Lloyd's : « Chacun pour soi et non pas l'un pour l'autre » (*each for himself and not one for another*).

Les 13 années qui suivent l'abolition du privilège de la *Royal Exchange* et de la *London Assurance*, ainsi que la division des assureurs en deux camps, le ralentissement du commerce britannique et la crise qui s'en suivit, constituent une des plus tristes périodes de l'existence du Lloyd's.

L'impôt sur l'assurance maritime, dans une période qui vit la chute des primes, atteignait en moyenne $1/5^e$ des primes sur les voyages au long cours et jusqu'à la moitié de leur montant sur les autres voyages.

Par contre, les assureurs étrangers, favorisés par les mesures fiscales protectionnistes accaparaient une grande partie du volume des assurances.

Le résultat fut que la valeur de la propriété assurée contre les risques maritimes, à Hambourg, par exemple, où en 1815, elle était de 87 millions, monta en 1830 à 190 millions de livres, tandis que, en Angleterre les revenus de l'impôt annuel sur les polices descendit, dans la même période, de £ 450.000 à £ 230.000.

La répercussion sur le Lloyd's fut que le nombre de 2.100 membres — dont 1.850 avaient signé le *Trust Deed* — tomba à 1.264, vers l'année 1825.

L'état de dépression dans la maison, se manifesta clairement par les fréquentes dissensions des membres avec le comité, alors dépourvu de quelque président capable. Le premier point de friction fut la question du *Lloyd's Register of Shipping*. Ce registre, administré par une société distincte du Lloyd's, mais composé en majorité des membres du Lloyd's et de son comité, avait comme concurrent depuis 1799 un autre registre pareil : *The new register book of shipping*.

L'apparition d'un nouveau registre était due au mécontentement des armateurs de Londres par suite du sévère système de classification employé dans le registre des assureurs.

Entre 1824 et 1830, malgré les requêtes faites au ministère du commerce sollicitant la subvention des registres, dont les sociétés éditrices étaient annuellement déficitaires, aucun concours ne fut apporté et pour en éviter la disparition, la société propriétaire du nouveau registre — connu plutôt sous le nom de *Shipowners' book* — fit des propositions au Lloyd's pour leur fusion. Cette dernière, redoutant d'être mise en

minorité dans le comité d'une société pour la création du registre fusionné, refusa l'offre à plusieurs reprises.

De là, dans les diverses assemblées générales et spéciales — réunies pour l'étude de la question — naquirent de fréquentes discussions entre les membres et le comité. Ce ne fut qu'en 1834, à la veille de la faillite du *Lloyd's Register*, qu'on décida la fusion des deux registres en un seul qui devait porter le titre de *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*. La nouvelle publication devait être dirigée par une société, toujours distincte du Lloyd's, mais dont le président et la majorité du comité en étaient membres.

La rétribution annuelle du comité fut une autre source de conflits — qui durèrent six ans — entre les membres de la maison, divisés à cet effet en deux camps. Quelques comités et présidents du Lloyd's donnèrent leur démission, ou furent obligés de le faire, et la paix ne fut rétablie qu'en 1834, quand, après la mort de J. Bennett, une résolution fut votée, établissant la somme globale de £ 500 à être divisée entre les membres du comité et nommant G. R. Robinson et W. Dobson, respectivement, président et secrétaire du comité.

Depuis l'élection de G. R. Robinson, président jusqu'en 1850, l'activité de la maison sembla reprendre et une loi fiscale de 1834, couronnement d'une intervention continue du comité, marqua le début d'une meilleure période. Par cette loi³, l'impôt sur les polices d'assurances fut réduit de 50 %, sans que les revenus correspondants diminuent les années qui suivirent.

Une autre réalisation importante de cette époque fut la transformation de la *Lloyd's List*. Depuis sa fondation en 1734, en passant par la *New Lloyd's List* de 1769, ce journal — propriété intégrale des membres — ne changea que très peu et continuait à paraître deux fois par semaine. Mais, à partir de 1837, pour s'imposer sur ses rivaux, on le fit paraître quotidiennement et son tirage de 1.000 exemplaires prouve le succès de cette mesure⁴.

La réduction de l'impôt, la fusion des registres et la modification de la *Lloyd's List* semblèrent être accompagnés d'une légère reprise des affaires, car l'activité philanthropique du Lloyd's se manifesta par l'allocation d'une importante somme au *Benevolent Fund*, créé en 1832, « pour secourir les membres du Lloyd's et leurs familles en détresse », et dans diverses autres circonstances aussi significatives.

(3) Act 3 et 4, William IV, c. 23.

(4) Pour la suite de l'histoire de ce journal, voy. *infra* § 14, II, A.

§ 9

L'INCENDIE DU ROYAL EXCHANGE
ET LE REGNE DE VICTORIA

I

Le 10 janvier 1838, un incendie qui éclata dans une des salles du Lloyd's, détruisit complètement, pour la deuxième fois, le *Royal Exchange*, fameux « palais des marchands anglais ». On doit à ce sinistre, la perte de quelques documents d'extrême importance pour l'histoire du Lloyd's et pour ses membres d'alors ; entre autres, une collection presque complète de la *Lloyd's List*, datant de son apparition dans la *Lombard Street*, et l'original du *Trust Deed* de 1811.

Après une courte période, pendant laquelle les membres se réunirent pour leurs affaires successivement dans quelques salles de la *Jerusalem Coffe-House*, au *London Assurance* et au *London Taverne*. En attendant la reconstruction du *Royal-Exchange*, le siège du Lloyd's fut établi dans la *South Sea House*, le palais presque désert de la plus grande société qui fut victime des spéculations des mers du Sud.

Dans cette demeure improvisée — les sièges du secrétariat et de la *Captains Room*¹ étant dans deux immeubles adjacents — nos assureurs restèrent de 1838 à 1844. C'est peut-être par suite de cet inconvénient que le nombre des membres descendit de 1.211, en 1837, à 945 en 1843. Pendant ce séjour, la plus importante préoccupation des membres fut, indépendamment de leur réorganisation, le perfectionnement du système d'informations. En 1838, un certain J. Bischoff présenta au Comité, le célèbre *Index to Lloyd's List* qui — composé de deux volumes écrits à la main, — fut mis à la disposition des membres dans la *Subscribers room*. Produit d'un long travail, cet index donnait, en regard des noms rangés par ordre alphabétique, la date des articles ou mentions publiés dans la *Lloyd's List* sur les départs, nouvelles, sinistres et arrivées des navires assurés.

Aujourd'hui, pour en finir avec le *Index to the Lloyd's List*, 5 fonctionnaires spéciaux s'occupent de la classification quotidienne de 25.000 navires par fiches rangées dans d'énormes classeurs modernes, donnant les noms, ports d'attache et ca-

(1) La *Captains Room* établie au commencement du XIX^e siècle, d'abord pour la réunion des capitaines de navires, sert aujourd'hui comme restaurant, bar et salle de réunion occasionnelle des membres, à la place de la *coffee-house*.

pitaine des navires (à l'encre noire); départs et nouvelles des longs voyages irréguliers (en rouge); arrivée et/ou sinistres (en bleu); de plus, un registre index est tenu annuellement dans le même but pour les yachts.

A cette époque, les moyens pour obtenir des informations commerciales étaient encore assez rudimentaires. On connaissait déjà l'existence des premiers navires à vapeur et des premiers trains, mais ce n'était encore que leur période expérimentale et généralement on employait les voiliers et les diligences. A ce sujet, pour les assureurs et les commerçants de la *City*, la convention passée par le Lloyd's avec la première compagnie télégraphique, pour la réception journalière des nouvelles par télégraphe lumineux installé entre Liverpool et Londres en 1827, fut un grand événement.

En raison des grosses dépenses occasionnées par le perfectionnement du service d'information, le Lloyd's fut contraint, en 1840, de recevoir l'adhésion, comme membres, des nouvelles compagnies rivales.

En décembre 1844, après l'ouverture du nouveau *Royal Exchange*, Lloyd's s'y installa, dans des salles plus spacieuses, qu'il ne devait plus quitter avant 1924. A côté des locaux de nos assureurs se trouvait une autre grande salle appelée la *Merchants Room* destinée à des commerçants, banquiers et armateurs, étrangers au Lloyd's. Le comité jugea nécessaire de l'adjoindre aux autres, par crainte d'une rivalité éventuelle et pour favoriser une plus large collaboration entre ces derniers et les assureurs. A cet effet, on créa une catégorie spéciale de membres : *Subscribers to the Merchants Room*, et tout fut placé sous le contrôle d'un super-intendant, connaissant quelques langues étrangères, mis à la disposition des membres et du comité.

La première chose dont on s'occupa, dès l'entrée dans le nouveau siège, fut la modification des statuts (*by-laws*), commencée déjà dans les locaux de *South Sea-House*.

D'après une statistique de J. Bennett, faite en 1810, les assureurs maritimes constituaient les 2/3 des membres. Plus tard, leur proportion diminua en faveur des autres personnes qui s'inscrivaient, soit pour bénéficier du service d'informations, soit pour pouvoir s'assurer plus facilement, soit pour diverses autres raisons. Ainsi, entre 1830 et 1835, sur 317 admissions, seulement 43 personnes étaient des souscripteurs (*underwriter*). Alors, par les nouveaux statuts, on divisa l'association en deux catégories : *Members* et *Annual Subscribers*.

Les deux classes payaient une *subscription* annuelle de £ 4. 4. 0, mais seulement les membres payaient la taxe d'entrée de £ 25. En échange, ces derniers étaient les seuls qui avaient le droit d'être élus dans le comité et de voter aux

assemblées générales. D'autre part, « toute personne faisant des assurances pour son propre compte, ou en employant d'autres pour les souscrire (*underwrite*) en son nom, devait devenir membre »; les anciens membres bénéficiaient pour tant des privilèges de la nouvelle catégorie de *Members*. Le but de cette réforme était de placer le contrôle des intérêts de la maison entre les mains des assureurs et ce fut là, dans les 25 ans qui s'ensuivirent, le premier et seul pas fait pour donner et confondre les intérêts du Lloyd's avec ceux d'un groupe exclusivement composé d'assureurs maritimes.

II

Le règne de Victoria marqua une nouvelle ère de prospérité pour le commerce et la marine britannique. Ce fut alors le commencement du machinisme, et, sur mer, le début d'une longue période de paix, la guerre de Crimée et la guerre civile américaine ayant laissé peu de traces dans les registres du Lloyd's. La révolution industrielle, l'expansion du commerce britannique, la réduction des impôts sur les assurances en 1844² et l'abolition, en 1847, du *Navigation Act* pour stimuler la construction maritime, constituèrent un ensemble de faits favorables au développement des assurances maritimes.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'entier système de communication fut radicalement changé par l'utilisation de la machine à vapeur. Le tonnage des navires à vapeur s'éleva, en Angleterre, de 187.000 tonnes en 1850, à 1.200.000 tonnes en 1870, et la même époque vit l'apparition des voies régulières de chemins de fer et des premières compagnies pour l'exploitation du télégraphe électrique.

Les assureurs maritimes bénéficièrent de cet état de choses par l'augmentation du volume de la propriété assurable, grâce à la progression des exportations et du nouvel essor des constructions maritimes, et enfin par la facilité qu'offrait le nouveau système d'informations pour la conclusion de leurs affaires.

Entre 1851 et 1870, Lloyd's installa dans ses locaux un appareil télégraphique pour la réception des informations venant de ses agents d'Angleterre, et des arrangements furent pris avec le *Ostereichischer Lloyd's*³, pour la transmission de Trieste, des informations envoyées de l'Inde par l'a-

(2) *Act* 7 et 8, Vict. c. 21.

(3) Société de navigation qui — comme les autres compagnies de navigation ou d'assurance, portant de nos jours le nom *Lloyd's* dans leur raison sociale — n'ont aucun lien direct ou indirect avec notre corporation, dont le nom de fortune est tombé dans le langage commun.

gent du Lloyd's en Egypte. D'autre part, au moment de l'installation du premier câble sous l'Atlantique, d'accord avec les associations d'assureurs de Liverpool et de Glasgov, Lloyd's conclut une convention avec la compagnie qui l'exploitait, pour la priorité des messages maritimes. Il est intéressant de noter dans quelles proportions ces trois puissantes organisations payaient l'abonnement au nouveau service d'information : le Lloyd's versait 65 %, Liverpool 25 % et Glasgov 10 %. Grâce à ces mesures, dès 1850, sous la présidence de T. Baring, les dernières informations reçues purent être envoyées aux principaux membres sous forme de messages imprimés, distribués par des messagers spéciaux.

En 1866 et 1869 respectivement, on introduisit pour la première fois deux registres très importants pour les assureurs du Lloyd's : le *Missing Vessel Book* et le *Captains' Register*.

Le premier, « livre des navires perdus », avait pour but de remédier aux inconvénients causés aux assureurs par les annonces, non fondées, des sinistres aux navires pour lesquels on avait payé la perte totale pour défaut de nouvelles, et qu'on vit souvent réapparaître sains et saufs à leur port d'attache. Dorénavant, tout navire dont on n'avait pas de nouvelles depuis longtemps n'était inscrit dans ce registre comme perdu, qu'après une enquête sérieuse du comité.

Dans le deuxième registre, on inscrivait les noms de tous les capitaines ayant commandé des vaisseaux assurés au Lloyd's, avec mention des sinistres arrivés par, ou sans leur faute, pendant leur service, leurs actes de bravoure, etc... Bref, une sorte de casier civil du chef de l'équipage, dont la personnalité entraînait encore en compte dans l'appréciation du risque ⁴.

En 1854, les appointements du comité furent doublés, et en raison du développement des *Lloyd's Agents*, on institua, pour leur contrôle, un sous-comité, dans lequel il faut voir l'origine de l'actuel *Agency Comitee*.

En 1846, le nombre des *Members* et *Annual Subscribers* était de 1.250, contre 945 en 1843, et d'autre part 450 personnes payaient une cotisation annuelle pour l'usage de la *Merchants' Room*. En dépit de ces ressources, le fond commun de la maison étant insuffisant pour faire face aux dépenses occasionnées par la nouvelle installation dans le *Royal Exchange* et par le service télégraphique, l'on dut faire appel à de nouvelles ressources financières.

C'est surtout par suite de cette préoccupation que les statuts du Lloyd's furent de nouveau modifiés en 1859, lors d'une importante assemblée générale. Indépendamment de la

(4) Les deux registres existent encore aujourd'hui, placés à l'usage des membres dans la *underwriting-room*.

transformation de la *Merchants' Room* en une simple salle pour les assureurs, et de l'acquisition d'une aile adjacente du *Royal Exchange*, on décida de diviser les membres en trois catégories au lieu de deux : les *underwriting members*⁵, les *non-underwriting members* et les *annual subscribers*.

La première catégorie devait payer un droit d'entrée de £ 50, une taxe (*subscription*) annuelle de 12 *guineas*, et 5 *guineas* pour chacun de leurs employés⁶ les représentant dans les salles des assureurs. Pour les *membres non assureurs* le droit d'entrée restait de £ 25 et la taxe annuelle pour eux et pour chaque mandataire était de 4 *guineas*. La dernière catégorie payait seulement 5 *guineas* par an.

En 1860, le nombre des membres assureurs était de 312, contre 185 en 1847, et vers 1870, ils constituaient les 2/3 du nombre total des membres.

Si, en 1850, après l'invitation du Ministère du commerce, le Comité du Lloyd's refusa de donner son avis sur le projet du *Mercantile Marine Bill*, sous prétexte que « les membres du Lloyd's faisaient partie de professions si variées que ce qui serait profitable à une partie serait, probablement, au détriment de l'autre »⁷, maintenant, avec la prédominance de l'intérêt des assureurs maritimes dans la maison, le comité pouvait s'employer utilement, dans un seul but, lors de ses interventions dans le mouvement législatif. Ainsi, dès 1854, il collabora effectivement aux projets de lois sur l'abordage et sur le sauvetage et à l'important *Merchant Shipping Act* de la même année ; puis, en 1857, ce fut sur la proposition du Lloyd's qu'on institua une conférence dont le résultat fut le vote d'un Code international des signaux maritimes.

Mais les principales préoccupations des membres jusqu'en 1871 furent : la solvabilité des assureurs, les pouvoirs du comité et les problèmes des modifications de la police et du règlement des avaries.

Après le *Joint Stock Companies Registration Act*, de 1845, treize nouvelles sociétés d'assurances prirent naissance, mais aucune ne parvint à subsister plus de trois ans. Les causes de leur disparition étaient, indépendamment des conséquences d'une série de faillites bancaires et du résultat des spéculations sur les actions de chemin de fer, la diminution du marché américain où, après la fin de la guerre civile, on reprit l'habitude de faire contracter les assurances maritimes par les compagnies du pays. Comme, en raison des mêmes circonstances, il y eut de nombreuses faillites parmi les mem-

(5) Membres assureurs.

(6) *Substitutes*.

(7) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 360.

bres du Lloyd's, on considéra de nouveau les mesures à prendre pour assurer le crédit et la stabilité financière des assureurs. Une nouvelle disposition des statuts, prévoyant la démission d'office de tout membre insolvable ou en faillite, fut votée en 1851 et fut très sévèrement appliquée. Mais cela ne suffisait pas et un membre proposa de nouveau, ce qui, en 1810, avait été jugé impossible par Angerstein, c'est-à-dire l'insertion dans les statuts d'une règle obligeant les nouveaux membres à déposer, sous quelque forme, une garantie au moment de leur admission.

Cette proposition était trop audacieuse pour l'esprit traditionnaliste de la maison. Reprise plusieurs fois, on aboutit, en 1858, à l'habitude d'obliger les membres qui présentaient un nouveau candidat assureur à se porter caution pour lui. Huit ans plus tard, le comité décida que la caution ne devait être limitée ni au montant, ni à la durée.

Sur ces entrefaites, un membre du Lloyd's, pour se porter garant d'un nouveau candidat, déposa dans une banque la somme de £ 5.000 et trois autres candidats nouveaux furent admis membres, contre des garanties données par eux-mêmes, sous la même forme et pour un même montant. Entre 1868 et 1870, les deux systèmes de caution et de dépôts de garantie fonctionnèrent à la discrétion du comité sans aucune mention dans les statuts.

En 1870, par les statuts, on décida un dépôt obligatoire de £ 3.000, pour les nouveaux membres assureurs, dépôt que l'on majora de £ 2.000 en 1887. La même année, les anciens membres s'offrirent volontairement à verser une même somme, ce qui produisit un total de £ 2.144.355, investies en dépôts, et des cautions pour £ 1.129.500. On verra plus loin, le développement de ce système de *guaranties* dont on n'a fait que souligner le début. (Voy. *infra*, § 13).

En ce qui concerne les assurances elles-mêmes, trois autres questions furent mises en discussion à partir de la même époque.

D'abord, entre 1836 et 1874, quelques modifications particulièrement importantes se placent, à côté, ou dans l'imprimé du texte inchangé de 1779. Sans que cela soit incorporé au texte, ce fut, en premier lieu, l'introduction en Angleterre — par une assurance contractée au Lloyd's — de la clause d'abordage, la fameuse *Running Down Clause* (R. D. C.). Par la R. D. C., introduite en 1836, pour la première fois dans ce pays, l'armateur fut couvert contre les dommages causés aux tiers par son navire, en cas d'abordage⁸.

Quant au texte même, il fut modifié en 1850 et 1874, par

(8) Voy. détails *infra* § 41, I.

l'introduction respective, d'un nouvel en-tête et de la *Waiver-Clause*.

L'en-tête usuel « In the Name of God, Amen » (Au nom de Dieu, Ainsi soit-il) fut remplacé par « Be it known that... » (Qu'il soit connu que...) ⁹.

La *Waiver-clause* ¹⁰ (clause de non préjudice d'abandon) par laquelle on déclare qu'aucun acte de l'assuré ou de l'assureur pour le sauvetage du navire ou de la propriété assurée ne doit être considérée comme une acceptation ou renonciation au droit d'abandon, fut introduite, à la suite des progrès faits dans le sauvetage en mer, dans le but de mettre fin aux discussions innombrables concernant l'interprétation des actes des assurés et des assureurs par rapport à l'abandon.

Par une autre résolution, le comité approuva l'intervention, dans le règlement des avaries, uniquement des personnes spécialisées, membres de la nouvelle société *Average Adjusters' Association* (association des dispacheurs).

Par suite de la demande d'un groupe de membres tendant à obliger les assureurs — par les statuts — à faire des polices dans les mêmes conditions que celles acceptées dans le *slip*, le comité déclara que les présents statuts ne permettent pas, légalement, d'ajouter une telle obligation pour les membres assureurs. Il employa, pourtant, le poids de son autorité, pour rappeler, à l'occasion d'un incident, entre un *broker* et un *underwriter*, qu'en conformité avec la pratique du Lloyd's, chaque assureur doit signer une police si elle est faite aux mêmes conditions que le *slip* où il a apposé ses initiales ¹¹.

Les pouvoirs du comité et de l'assemblée générale furent de nouveau mis en question lors de la demande d'un nombre de membres désirant réduire à 7 jours, au lieu d'un mois, le délai de paiement des pertes. Cette décision, modifiant la pratique en cours, — que personne ne se reconnaissait légalement le droit de prendre, en raison de la mauvaise rédaction des statuts — ne fut acceptée que par une simple résolution de principe en 1870, laissant sur le premier plan le problème de leur modification, dont on devait s'occuper, en 1871, par suite d'un incident.

(9) Voy. *infra* § 22.

(10) Voy. *infra* § 41, I, A.

(11) En 1859, cette obligation morale fut solennellement reconnue par le comité du Lloyd's, Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 373.

LE LLOYD'S ACT DE 1871 ET L'EPOQUE JUSQU'A LA GUERRE MONDIALE

I

Au commencement de l'année 1870, le navire à moteurs *Venezuela*, assuré au Lloyd's, se perdit dans l'Atlantique. Une enquête d'un sous-comité du Lloyd's révéla que le directeur de la Compagnie armatrice, membre assureur au Lloyd's et souscripteur pour une partie dudit risque, avait négligé de communiquer aux autres membres co-assureurs certaines informations dont le capitaine du *Venezuela* lui avait fait part avant le sinistre. Il n'y avait rien de frauduleux dans cette réticence, mais comme elle était volontaire et venait de la part d'un membre, le comité, mécontent de ce procédé, décida son exclusion. Le directeur s'adressa à la justice, (*Forwood v. Goschen and Others*) demandant l'annulation de cette décision, et trois années plus tard il eut, en effet, gain de cause.

Mais entre temps, dès que cette exclusion fut décidée, une assemblée générale des membres qui approuva la décision du comité, conclut que, dans l'attente de la décision judiciaire, il fallait fixer, une fois pour toutes, les pouvoirs du comité et des assemblées générales d'appliquer les statuts ou de les modifier par un vote de la majorité ; et que, dans ce but, il fallait demander au Parlement une loi reconnaissant la personnalité civile (*incorporation*) de leur association de fait.

Cette loi, connue sous le nom de *Lloyd's Act*¹, fut votée le 25 mai 1871, et avec elle nous entrons dans l'histoire du Lloyd's moderne.

Outre les avantages résultant de la reconnaissance de sa personnalité civile, à titre de *corporation*², la nouvelle loi fit acquérir une force légale aux statuts (*by-laws*) et aux règles fondamentales du Lloyd's, par une suite de 19 articles et une annexe.

Les trois objets de la corporation devaient être :

- a) Faciliter l'accomplissement des assurances maritimes à certains de ses membres.

(1) *Act.* 34, c. 21.

(2) Voy. *infra* § 12, I.

b) La protection des intérêts de tous les membres relatifs aux navires, fret et cargaisons.

c) La centralisation, publication et diffusion des renseignements et informations concernant la navigation.

Observons donc que, comme dans le passé et comme il le sera dans l'avenir, ce n'est pas le Lloyd's qui est assureur.

L'article 19 de la même loi stipulait : « Les règles posées dans l'annexe de cette loi seront considérées comme règles fondamentales de la société ».

Voici reproduit en entier le texte de l'annexe :

« 1) Il y aura des membres assureurs (*underwriting members*) et des membres non assureurs (*non-underwriting members*).

2) Un membre non-assureur ne pourra pas souscrire (*underwrite*) au Lloyd's en son propre nom ou mandater une autre personne pour souscrire pour lui au Lloyd's.

3) Toutes les affaires d'assurances conclues au Lloyd's devront être effectuées dans les chambres des assureurs (*underwriting rooms*) et non pas autre part.

4) Un membre assureur ne pourra pas souscrire une police d'assurance dans la City de Londres, directement ou indirectement, lui-même, ou par un associé ou autre représentant (*substitute*), de la manière qui suit :

1) Au nom d'une association (*partnership*) ou autrement qu'au nom d'une seule personne (étant un membre assureur de la corporation) pour chaque somme séparément souscrite; ou :

2) Pour le compte, bénéfice ou avantage d'une société ou association, à moins qu'elles soient membres souscripteurs (*subscribers*) de la corporation ou que la police souscrite pour leur compte ou avantage soit souscrite à leur siège social.

5) Un membre ne pourra pas ouvrir un compte d'assurances au nom de quelque personne qui n'est pas un *member* ou *subscriber*³. »

Pour rassurer l'inquiétude des anciens membres, fidèles à la tradition, le comité, commentant la nouvelle loi, leur fit savoir, que, « en ce qui concerne cet *Act of incorporation*, les membres pourront observer que les statuts du Lloyd's, inclus dans le *Deed of Association* de 1811 et dans les anciens règlements (*by-laws*) y ont été insérés aussi exactement que possible. La même liberté d'action dont les membres jouissaient jusqu'alors dans la conduite de leurs affaires a été soigneusement sauvegardée ».

Les trois principales innovations statutaires portaient sur : la création d'un vice-président (*deputy-chairman*) du comité, l'obligation pour les nouveaux membres assureurs de déposer un minimum de £ 3.000 pour garantir leurs engagements dans le commerce d'assurances, et la reconnaissance officielle

(3) N. A. Allusion aux comptes d'assurances ouverts aux courtiers agréés par le Lloyd's (*Lloyd's brokers*) qui devront ainsi faire partie d'une des deux catégories susdites de membres, voy. *infra*, § 16.

d'un comité s'occupant des agents du Lloyd's (*Agency committee*). De plus, et pour la première fois dans son histoire, les représentants des compagnies d'assurances membres-souscripteurs du Lloyd's pouvaient être élus dans le comité.

Par ailleurs, la liberté individuelle des membres fut effectivement sauvegardée. Le comité, dont les pouvoirs furent définis d'une manière précise, n'avait plus le droit d'exclure un membre. L'exclusion d'office était prononcée en cas de crime infamant, de déclaration par une cour compétente en état de faillite ou insolvabilité, en cas de quelque arrangement fait ou proposé aux créiteurs pour le paiement des dettes, autre que celui courant, et enfin pour l'impossibilité de payer dans les délais requis le dépôt de garantie, la souscription annuelle ou toute autre somme fixée par les statuts. Mais pour des accusations portant sur « quelque action ou faute commise en qualité d'assureur, ou en toute autre qualité en liaison avec les affaires d'assurances, le discréditant devant l'opinion publique » (allusion à l'incident du *Venezuela*), un membre ne pouvait être exclu que par le vote d'une assemblée générale, après enquête préalable, à une majorité de 4/5^e sur un minimum de 100 membres présents. En outre, les assemblées générales, ou les assemblées extraordinaires convoquées par le comité, étaient seules en droit de décider de toute modification ou additions aux statuts.

II

Plus que toute autre chose, ce fut cette délimitation précise des pouvoirs du comité et des assemblées générales qui développa l'esprit de corps parmi les assureurs, esprit qui se manifeste à travers les résolutions suivantes du Lloyd's :

La première, des plus importantes, fut la création, en 1873, d'un sceau spécial — le fameux sceau à l'ancre du Lloyd's — que l'on devait imprimer sur les polices souscrites par les membres, afin de remédier aux fraudes des assureurs étrangers au Lloyd's qui faisaient usage des polices au texte identique à celle du Lloyd's. Ensuite on se préoccupa des Lloyd's Agents et du perfectionnement de l'information maritime.

Vers 1880, il y avait dans le monde, répartis entre l'Angleterre et l'étranger, 605 agents et 403 sous-agents du Lloyd's, cette dernière catégorie de représentants ayant été créée dès 1820 pour les ports et les villes de moindre importance, situés dans une circonscription placée sous le contrôle d'un agent. Nommés, après recommandation des consuls britanniques, parmi les personnes ou firmes commerciales engagées dans le commerce maritime et possédant la plus solide réputation,

leur choix fut rendu plus sévère. D'autre part, grâce à l'intervention de l'*Agency Committee*, leurs organisations et méthode de travail furent largement perfectionnées et cela d'une manière qui, comme nous le verrons bientôt⁴, explique le rôle et la considération dont ces agents jouissent aujourd'hui auprès de tous les assureurs du monde.

Pour ce qui concerne l'information maritime, Lloyd's créa la première station de signalisation lumineuse sur la côte d'Angleterre, en 1869. Par le *Lloyd's Act* de 1888, la corporation eut la permission d'acquérir des terrains à discrétion pour l'établissement des *Lloyd's signal stations*, et jusqu'en 1891 elle n'en construisit pas moins de 40 stations en Angleterre et 118 à l'étranger. C'est également le Lloyd's qui subventionna, le premier, les expériences de Marconi en matière de télégraphie sans fil, et après leur réussite, dota toutes les stations de ce perfectionnement. Le gouvernement anglais ne devait songer à leur achat qu'en 1904, quand une convention passée avec la Corporation l'obligea à les acquérir jusqu'en 1951, sans toutefois avoir le droit de changer à jamais la destination qui leur fut donnée par le Lloyd's. Le coût de leur entretien pendant les 50 ans où ces stations furent à la charge de ce dernier se chiffre à plus de £ 150.000 et le service qu'elles rendirent au commerce et à la flotte britanniques pendant la guerre de 1914-1918, lie une fois de plus le nom du Lloyd's à l'activité des institutions publiques de l'Angleterre.

En liaison avec cette période, et parce qu'elle fut créée par le Lloyd's, rappelons l'existence de la *Salvage Association*. Cette association, à qui une charte royale de 1856 accorda la personnalité civile, a pour but de centraliser les opérations de sauvetage dans tout le monde, en mettant en relations les armateurs et les assureurs avec les diverses compagnies de sauvetage, de s'occuper de la surveillance (*survey*), estimation et liquidation de la propriété avariée, et en général de tous les litiges qui sont en relation avec un sinistre maritime. Elle-même ne s'occupe nullement des opérations techniques et effectives de sauvetage. Société non-commerciale, elle est financée par ses membres, à savoir le Lloyd's, les principales sociétés d'assurances, les armateurs, les courtiers et les compagnies de sauvetage en mer. C'est parmi les mêmes personnes qu'est choisi son comité. Vers 1890, aidé par la *Salvage Association*, Lloyd's mit en usage⁵ un contrat-type pour les conventions de sauvetage, le *Lloyd's Standard Form of Salvage agreement*⁶, où la rémunération des services ren-

(4) *Infra*, § 15.

(5) D'abord pour la Mer Noire et les Dardanelles.

(6) Voy. texte dans le *Lloyd's Calendar*, 1936, pp. 495 et s.

du est basée sur le fameux principe : *no cure no pay*. Grâce à certaines clauses stipulant l'arbitrage à plusieurs degrés, sous le patronage du comité du Lloyd's, la grande difficulté relative à la juste appréciation du montant de la rémunération de sauvetage étant équitablement éloignée, l'emploi de ce contrat est de plus en plus répandu.

§ 11

LLOYD'S PENDANT LA GRANDE GUERRE ET AUJOURD'HUI

I

Au commencement du mois d'août 1914, le gouvernement anglais intervint en matière d'assurance maritime, tant pour aider cette branche du commerce, absolument nécessaire, que pour ranimer la confiance des compagnies hésitantes malgré la vertigineuse hausse des primes¹. En premier lieu l'Etat procéda à l'établissement d'un département public d'assurances contre le risque de guerre, appelé *War risks Bureau* ou *War risks Office*. Par son office, et sous la direction d'un comité dont faisaient aussi partie les représentants du Lloyd's et des principales compagnies d'assurances, le gouvernement s'offrait à réassurer 80 % du montant de toute assurance sur corps passée dans certaines conditions par les assureurs anglais ; à cet effet un cours de primes devait être fixé de temps en temps par le comité. Toutes les polices réassurées par l'Etat devaient contenir une garantie du fait que le navire n'entreprendra aucun voyage et n'utilisera d'aucune modalité de navigation prohibés par les règlements promulgués pendant la guerre. Pour les marchandises l'Etat créa bientôt une autre *State Office* qui s'occupait de leur assurance directe. Mais les cargaisons ne pouvaient être assurées qu'à la condition que le navire les transportant soit assuré au Lloyd's ou à l'une des trois grandes sociétés mutuelles spécialisées dans les risques de guerre, dont nous donnerons bientôt le nom. Il est vrai qu'on revint bientôt sur cette mesure et il fut permis au navire d'être assuré par n'importe quel assureur. Néanmoins, l'Etat se réservait le droit d'exiger

(1) Lois du 10 août 1914, 27 nov. 1914, 16 mars 1915 et 19 avril 1916. Voy. à ce sujet, Stourm, *L'assurance par l'Etat des risques maritimes de guerre pendant la guerre de 1914*, Thèse, Paris, 1926.

la preuve de cette assurance et, de plus, l'assuré devait garantir que le navire transporteur n'était pas en mer au moment de la conclusion de l'assurance sur facultés. Inutile d'ajouter que, parmi les autres, cette dernière condition était extrêmement sévère pour les assurés, par suite de la difficulté d'avoir des informations rapides et précises, ce qui était le cas normal pendant la guerre.

D'une manière indirecte, l'assurance par l'Etat se manifestait aussi à l'occasion de l'affrètement, par le gouvernement, de bâtiments privés pour les opérations auxiliaires de guerre. Dans les chartes-parties-type employées dans ce but, comme celle dite T. 99, une clause mettait à la charge du gouvernement « les risques exclus par la clause *Free of capture and seizure* des polices d'assurance ordinaires ». Par la clause *Free of capture and seizure*, ou, en abrégé F. C. and S., les assureurs anglais s'exonéraient en effet du risque de guerre². La garantie de ce risque par les chartes-parties du type T. 99, stipulée sous cette forme, fut d'ailleurs la source de nombreuses difficultés concernant l'interprétation juridique de son étendue, difficultés que nous étudierons un peu plus loin³.

Par suite de certains inconvénients que nous avons déjà relevés pour partie, et du fait que l'assurance par l'Etat ne couvrait pas le profit espéré, les armateurs firent appel au marché libre (*open market*), préférant souvent payer des primes plus élevées pour trouver des conditions meilleures. Mais l'étendue de ce marché était assez restreinte car la plupart des compagnies, après quelques essais, refusèrent presque intégralement de souscrire de tels risques, les exceptions ne portant que sur les navires qui pouvaient être réassurés par l'Etat. En fait, les seuls assureurs disponibles furent ceux du Lloyd's et les quatre mutuelles d'assurances, spécialisées dans les risques de guerre : la *Liverpool and London*, la *North of England*, la *London Group*, pour les steamers, et la *War Risks Association of Liverpool*, pour les navires à voile et autres bâtiments.

La base moyenne des primes, au commencement de la guerre, était au Lloyd's, celle du cours établi par le comité des assurances d'Etat, avec un léger supplément pour les risques maritimes. Mais, bientôt, avec la ruée des armateurs vers le marché libre les primes pour le risque de guerre montèrent d'une façon vertigineuse. On vit alors les assureurs accepter de nombreux autres risques inusités sans aucun supplément de primes, puisque ces risques comptaient comme un facteur négligeable dans la statistique des pertes, à côté de celles produites par la guerre. Pendant les époques d'ac-

(2) *Infra* § 44.

(3) *Infra*, § 41, I, B. 11° ; et § 44, II, B. 8°.

calmie, lors d'une baisse des primes pour risque de guerre, on prit même l'habitude d'accorder, à la place de remises, l'assurance gratuite des risques maritimes. Bientôt le marché libre de primes notait une différence remarquable avec le cours fixé par l'Etat, cours qui ne fut révisé qu'en 1917. La moyenne des primes fixée par le gouvernement, jusqu'en mars 1917, était pour certaines catégories de navires, de 30 sh. au voyage, de 60 sh. pour une période de 3 mois, et de 21 sh. pour les cargaisons. A partir de cette époque, la menace des sous-marins et l'attaque des navires neutres, cargos ou passagers, contrairement aux lois internationales de la guerre, contribuèrent à faire monter les primes. Le cours des primes établi par l'Etat fut majoré au coefficient 3, et, pour subvenir aux besoins de l'alimentation du pays, le gouvernement admit à réassurer aussi les navires et cargaisons neutres et à varier la prime avec le genre du voyage.

Pendant ce temps au Lloyd's la moyenne des primes était dans une proportion de près de 7 à 1 par rapport à celle fixée par l'Etat. Au commencement de la guerre, pendant les deux premières années, les affaires des assureurs semblent prospérer à un tel point que le nombre des membres assureurs monta jusqu'au double de celui d'avant 1914. A cause de la hausse des prix des navires on trouva au Lloyd's, vers 1917, quelques polices où la partie du risque souscrite par un seul assureur atteignit £ 300.000. Ce chiffre énorme est extrêmement significatif de la ressource inépuisable des membres assureurs, et peut-être d'une hardiesse par trop spéculative, quand on le compare avec le fait que, aujourd'hui, la capacité limite de tout le marché anglais, pour un seul risque, ne dépasse pas 2 millions de livres⁴. Mais la période de 6 mois qui s'étend entre les mois de février et août 1917, s'avéra désastreuse pour tout le marché anglais. Le nombre de navires détruits ou perdus pendant cette époque fut le triple de celui de toute période de la même longueur pendant la durée entière de la guerre. Aussi vit-on alors la faillite de presque toutes les compagnies nouvellement créées et de certains membres du Lloyd's. Mais le nombre de ces derniers, bien qu'assez important, est infime vis-à-vis de ceux qui firent face à leurs obligations et du montant total des pertes payées intégralement. La confiance dont jouissaient nos assureurs en Angleterre et à l'étranger resta, et à juste raison, inébranlée ou elle ne fit que s'accroître. La meilleure preuve réside dans le volume des assurances passées au Lloyd's, par les neutres, qui monta en une telle propor-

(4) Ce qui représente, à peu près, le montant record de la partie souscrite, à côté de l'Etat, par tout le marché anglais sur le *Queen Mary*, en 1936. Lloyd's y participe pour plus de 50 %.

tion par rapport à 1913, qu'il est impossible de voir là seulement une conséquence de la guerre.

L'année 1918 fut moins dure pour les assureurs, par suite des mesures prises contre les sous-marins, parmi lesquelles la navigation en convois due encore à l'efficace intervention du Lloyd's, et les premières victoires des alliés remirent l'équilibre quelque peu ébranlé parmi ses membres. Rappelons aussi que, comme dans tous les autres pays, une loi de 1919 frappa les bénéfices des assureurs et de courtiers d'un impôt spécial sur les revenus de guerre.

L'activité du Lloyd's, pendant la même époque, se manifesta aussi dans d'autres domaines. Conformément à une vieille tradition, les membres contribuèrent généreusement aux diverses souscriptions publiques ouvertes pour l'aide des victimes de la guerre, et tout spécialement au *Patriotic Fund* de 1915, pour un montant, versé entre 1915 et 1920, qui dépasse £ 500.000. C'est toujours sur l'initiative du Lloyd's que le gouvernement anglais s'engagea à soumettre à une commission d'arbitrage, ayant le droit discrétionnaire de diviser proportionnellement les indemnités, tous les litiges soulevés par les navires affrétés par le premier sous la charte-partie type T. 99 et perdus sans nouvelles ou dans des circonstances où il était difficile de savoir si la perte devait être attribuée à un risque de guerre ou à un risque maritime ⁵.

Signalons, enfin, qu'en 1919, l'imprimé du Lloyd's subit une modification importante par l'introduction de la *Frustration clause*, par laquelle les assureurs s'exonèrent de toute perte par abandon de voyage causé par le fait du prince ⁶.

II

Il est absolument nécessaire pour compléter notre essai sur l'histoire de cette institution et pour mieux comprendre son mécanisme financier et administratif à l'heure actuelle, de rappeler brièvement le développement des assurances non maritimes du Lloyd's.

Il semble presque certain que l'assurance-incendie et celle pour les esclaves étaient pratiquées au Lloyd's à partir de 1760, bien que la plus ancienne police contre le feu conservée dans ses archives date seulement de 1791⁷. De même, vers la fin du XVIII^e siècle l'assurance-vie était également connue, mais le plus souvent elle était passée par manière de

(5) Voy. sur la même question, *infra* § 44, II, B, 2^o.

(6) *Infra*, § 43.

(7) Wright & Fayle, *op. cit.*, p. 219, L'assurance sur les esclaves disparut avec la prohibition de ce commerce par les lois de 1806 et 1811.

jeu ou de pari. La riche bibliothèque du Lloyd's entre autres documents d'incalculable valeur, une police, assez peu connue en France, contractée au Lloyd's en 1813, sur la vie et liberté de Napoléon I^{er}.

Vers la fin du xix^e siècle, grâce à l'activité innovatrice d'un membre appelé C. Heath, en dehors de l'assurance et la réassurance-incendie, devenues de pratique courante, le Lloyd's fut le pionnier en Angleterre et, pour partie, au monde, des plus modernes et des plus hardies formes d'assurances. La première assurance contre le vol et l'effraction du domicile (*burglary insurance*) fut passée au Lloyd's en 1889. Ce fut également là-bas qu'on mit sur le marché les premières assurances « Perte de bénéfice et frais généraux » (*profits insurance*)⁸ et qu'on saisit et exploita les possibilités des polices dite « combinées » (*combined*), « ajustables » (*adjustable*) et « tous risques » (*all risks, comprehensive*), pour la propriété immobilière privée (*Householder comprehensive policy*), sur les stocks de bijoux et objets de joaillerie des commerçants (*Jewellers block policy*) et, plus tard, pour les autos (*Comprehensive Motor policy*). Œuvre d'innovation y fut aussi faite en matière d'assurance de la responsabilité des patrons et commettants (*employers liability*), contre les tremblements de terre (*earthquake policy*) et les ouragans (*hurricane insurance*), les deux dernières étant introduites vers 1895, et, pendant la guerre, contre la destruction par l'aviation ennemie, ainsi que des perfectionnements dans tous les autres genres d'assurances⁹, y compris celle accidents, mais à l'exception de l'assurance-vie¹⁰.

Il est très curieux d'observer que vers la fin du xix^e siècle le comité du Lloyd's, tout en les tolérant, ne fit rien pour encourager les diverses formes en vigueur dans l'assurance non maritime. Bien au contraire, le comité prohiba l'usage du sceau à l'ancre du Lloyd's, dans les imprimés des polices non maritimes et, sept ans après, soit en 1892, il fit insérer une annonce dans le *Times* pour attirer l'attention du public sur le fait que les dépôts et garanties des membres, effectués pour la sûreté de leurs engagements, n'étaient affectés qu'au règlement des indemnités réclamées en vertu des assurances maritimes. Il faut d'ailleurs remarquer que d'après le *Lloyd's Act* de 1871, un des buts de la corporation était la protection des intérêts des membres dans l'accomplissement des assurances maritimes, sans qu'aucune allusion soit faite à l'assu-

(8) Voy. à ce sujet, P. R. Mangin, *L'assurance perte de Bénéfices et Frais Généraux, ou Profits Insurance*, Thèse, Paris, 1935.

(9) Voy. à ce sujet, H. Vacheret, *Le Lloyd's de Londres, organisation d'assurances terrestres*, Thèse Paris, 1921 ; pour le texte de la plupart des polices précitées, voy. *Lloyd's Calendar*, sur 1936, pp. 97 et s.

(10) Pour motifs de cette exception, *infra* § 13, note 2.

rance non maritime¹¹. A cette situation mit fin une autre loi, le *Lloyd's Act* de 1911, qui modifia les statuts fixés par la loi de 1871 et permit tout genre d'assurances¹². De plus, le sceau à l'ancre du Lloyd's commença à paraître sur la majorité des imprimés et en 1918 tous les assureurs membres du Lloyd's votèrent une résolution où ils s'engageaient à ne plus signer quelque police que ce soit qui, à partir du 1^{er} août 1918, ne porterait pas ledit sceau. D'un autre côté, les assureurs non maritimes, sous l'impulsion de C. Heath, s'engagèrent à introduire des garanties financières similaires, pour partie, à celles en vigueur pour l'assurance maritime et, pour une autre partie, à celles stipulées par les lois de 1870 et 1907 en matière d'assurance-vie et d'assurance pour la responsabilité des patrons. Aussi, quand le *Assurance Companies Act*, de 1909, vint étendre la plupart des obligations prévues par les lois de 1870 et 1907, à toutes les sociétés d'assurances, un système identique, consistant en dépôts de garanties, capitalisation d'une partie des primes, vérification des comptes et contrôle du ministère du commerce, était en vigueur au Lloyd's depuis déjà deux ans¹³. L'on comprendra facilement la mesure du développement des assurances non maritimes du Lloyd's, à la suite de ces mesures, quand l'on saura, ainsi qu'il résulte des déclarations d'un président du Lloyd's, à l'assemblée générale pour la vérification des comptes du comité, en 1923, que le montant des dépôts et autres réserves pour la *Fire and Non-marine Insurance*, était de 13 millions de livres pour l'année 1921, contre un montant de £ 366.000 en 1904¹⁴.

III

Le Lloyd's d'aujourd'hui ?

Pour ce qui est de son organisation administrative et financière, tant au point de vue juridique que sous l'aspect commercial, ce n'est pas en quelques mots que nous pourrions les passer en revue. D'ailleurs, ce côté ne fait plus partie de son histoire mais appartient à la réalité courante. Aussi lui avons-nous consacré les derniers chapitres du Livre premier.

(11) *Supra* § 10, I.

(12) Une dernière modification fut portée par le *Lloyd's Act* de 1925 ; pour texte, voy. Dor, 13, 352.

(13) *Infra* § 13, I.

(14) Le chiffre actuel semble en majoration de 15 % sur celui de 1921. Mais il n'y a là qu'une date approximative et non pas officielle. Le comité du Lloyd's, qui a mis à notre disposition, d'une manière exceptionnelle, pour laquelle nous lui savons gré, la majorité des statistiques qui paraissent dans cet ouvrage, s'est refusé à indiquer les détails des dernières périodes financières, conformément à une politique traditionnelle qui s'oppose à toute réclame. Sur ce dernier point, il se trouve que nous soyons menés par la même préoccupation que nous voulons ici exprimer pour éviter tout malentendu.

Sur tous les autres points, la plus objective des considérations serait équivoque, car elle n'aboutirait qu'à des conclusions fort avantageuses pour le Lloyd's. Il y a pourtant certains détails à relever autour des appréciations, d'ordre général, que personne ne peut mettre en doute. Il est incontestable que l'Angleterre reste, aujourd'hui plus que jamais, le plus grand marché des réassurances, sinon aussi d'assurances, au monde. Considérée comme un assureur unique, l'entente des assureurs du Lloyd's est aussi, incontestablement, la plus grande institution d'assurances du monde, tant au point de vue de ses réserves, qu'au point de vue de son chiffre d'affaires. Par rapport au marché anglais, il semble pourtant qu'à l'heure actuelle le Lloyd's absorbe un peu moins que la partie de toute la propriété assurable accaparée par l'ensemble de toutes les sociétés d'assurances anglaises, même pour ce qui concerne les risques maritimes; et ceci n'est pas peu dire.

Les raisons de succès du Lloyd's — toujours croissant si l'on regarde le revenu des primes — sont extrêmement complexes.

Son passé sans tache est une des principales raisons. Le contrôle sévère exercé par le comité sur les membres et l'importance des réserves constituées, en sont d'autres. Il y a quelques années, un peu avant la guerre, on publia un pamphlet destiné à discréditer le Lloyd's devant le public, par la révélation des particularités de quelques poursuites en faillite contre certains de ses membres assureurs. Comme il fallait s'y attendre, son effet sur le monde commercial fut à peu près nul. Aujourd'hui, la possibilité de tels accidents est de plus en plus hypothétique. A ce propos, l'on peut, au contraire, rappeler un autre incident dans l'histoire de la corporation, incident assez peu connu, bien qu'il eut lieu immédiatement après la guerre. A la suite de la négligence exceptionnelle d'un courtier et de l'assureur même, ce dernier, membre du Lloyd's, se trouva engagé dans l'assurance d'une combinaison financière montée sur une base inexistante et frauduleuse, qui finit, peu après l'assurance, par une faillite retentissante. Ne pouvant pas remplir tous ses engagements comme assureur, le nom du Lloyd's allait être mis en jeu, car dans le grand public il y a encore peu de gens qui savent que les assureurs du Lloyd's sont des assureurs individuels, que le fait de souscrire une même police n'emporte aucune solidarité entre les divers souscripteurs, et surtout que la corporation n'est pas un assureur. Pourtant, pour sauvegarder le nom de la maison et pour dédommager les parties innocentes de l'affaire, les assureurs, sans y être légalement tenus, contribuèrent d'un commun accord au paiement d'une somme qui dépassait 500.000 livres. Lors de

l'étude de leur organisation financière ¹⁵ on se rendra encore mieux compte que le comité, comme le disait un président du Lloyd's ¹⁶, n'a épargné aucune peine et n'a hésité devant aucun moyen « pour qu'une police du Lloyd's, telle la femme de César, reste au-dessus de tout soupçon ».

Mais ce que la plupart des sociétés anglaises reprochent aux assureurs du Lloyd's est la concurrence, qu'on traite même de déloyale, que ces derniers font aux premières par l'offre d'un cours de primes plus bas que celui perçu par les sociétés et par leur refus d'accepter toute entente à ce propos. Il y a certainement un fondement dans ces remarques, sans que la différence des primes soit une règle générale. Mais quand elle se trouve exister, on l'explique, et nous savons par expérience que c'est là la vérité, par le montant réduit des frais généraux d'entreprise des assureurs du Lloyd's. Ce qui n'est pas sans bouleverser toutes les notions acquises sur l'avantage d'une société par actions en matière de réduction de frais généraux d'entreprise. Quant à l'entente sur le cours des primes, elle serait difficilement réalisable puisqu'elle n'existe, dans une certaine mesure, pas même à l'intérieur du Lloyd's. En effet, la liberté individuelle y est jalousement conservée. Dans les limites d'un montant de chiffre d'affaires et d'une sécurité financière en rapport avec ce montant, fixés par le comité, un membre est libre de traiter une affaire de la manière qu'il juge la meilleure. C'est ce qui a permis de dire qu'on peut assurer au Lloyd's « n'importe quoi et n'importe comment ». Il y a là une bonne part d'exagération car il y a des risques que les statuts interdisent de souscrire et d'autres que l'assureur ne fera pas par mesure de prudence. Mais d'une manière symbolique cela exprime la réussite du problème résolu par le Lloyd's : combiner l'énergie et l'initiative individuelles avec la garantie collective d'une corporation. Et c'est là une des causes profondes de leur succès et en même temps, dans l'histoire des assurances, un unique et dernier exemple de dérogation à cette loi qui prétend à la disparition inexorable des assureurs individuels, devant le perfectionnement des grandes compagnies.

(15) *Infra* § 13.

(16) Conférence de l'*Insurance Institute of London*, du 21 nov. 1921.

CHAPITRE II

ORGANISATION JURIDIQUE ET COMMERCIALE DU LLOYD'S MODERNE

En 1928, presque deux siècles après l'apparition d'une corporation des assureurs individuels de Londres, un tribunal français admit en référé une saisie-arrêt entre les mains des courtiers jurés de Paris contre une « société » d'assurance Lloyd's de Londres, comme mesure conservatoire pour le payement d'une indemnité sous une police Lloyd's.

(*Rev. Clunet*, 1933, janv.-fév., p. 1114.)

§ 12

REGIME JURIDIQUE — LES MEMBRES LES SYNDICATS — LES AGENTS DES ASSUREURS

I

Depuis le Lloyd's Act de 1871, le Lloyd's est au point de vue légal, ce qu'on appelle en Angleterre, une *corporation*. La *corporation*, — création particulière au droit anglais, — est une personne morale créée en vertu d'une délégation de la Couronne, du Parlement ou des personnes qui possèdent encore le *jura regalia*. Sans entrer dans les détails d'une explication, mentionnons brièvement les traits caractéristiques de cette institution. A la différence d'une société en nom collectif, elle a une personnalité distincte de celle des membres qui la composent¹ et possède, par conséquent, un patrimoine dont les obligations n'engagent pas ses membres. Sur ce point, on peut la comparer aux associations françaises, privées ou de droit public possédant la petite ou la grande personnalité. Un autre trait caractéristique est son existence

(1) La *corporation* peut être composée d'une seule personne (*corporation sole*) par exemple, le roi, l'évêque, vicaire, etc., ou de plusieurs membres (*corporation aggregate*) et avoir un but charitable ou commercial (*private*) ou de rendre un service public (*public*).

perpétuelle, ce qui, en la rapprochant de la « fondation » de droit français, la distingue des autres sociétés commerciales.

L'emploi du mot français « corporation » comme traduction de *corporation*, nous semble assez peu correcte ; mais étant déjà consacrée par les manuels et publications continentales, nous l'employerons aussi, bien que le terme « association », nous aurait semblé plus adéquat.

Le rôle de la *Lloyd's Corporation* consiste uniquement dans la sauvegarde des intérêts de ses membres, c'est-à-dire de certaines personnes qui, réunies moralement dans une association et matériellement dans les locaux qu'elle met à leur disposition, pratiquent l'assurance à titre individuel, chacun pour son propre compte (*each one for himself and not one for another*)². Pour les assurés, « Lloyd's » apparaît ainsi comme une bourse, ou un marché organisé, d'assureurs individuels. Le but de ladite corporation peut être comparé, sur plus d'un point à celui que se propose le Comité des-Assureurs Maritimes de Paris³. L'on ne saurait trop insister auprès du lecteur sur le fait que le « Lloyd's » ou la « Corporation Lloyd's », n'est pas une société d'assurance et que, à aucun moment, même là où cette personne morale se mêle — comme nous allons bientôt le voir — le plus intimement possible aux affaires de ses membres, elle ne pratique point le commerce d'assurances. La confusion est tellement enracinée dans l'esprit du public, et même dans celui des commerçants et gens de métier, que de nos jours, deux siècles après sa fondation, les contestations judiciaires n'ont pas encore fini à ce sujet⁴.

II

La Corporation Lloyd's est composé d'un nombre variable de membres divisés en trois grandes catégories : *members*, *subscribers* et *associates*.

A. — Pour devenir membre assureur du Lloyd's, les candidats doivent se soumettre aux nombreuses formalités et satisfaire aux sévères conditions imposées par les statuts ou par la tradition.

La demande, signée par six membres, qui recommandent le candidat, est affichée dans la *room* au moins 7 jours avant la date des élections⁵. Quelques jours après la première réu-

(2) *Supra* § 10, 1.

(3) Sur le rôle de ce Comité, voy. Ripert, *Droit maritime*, 3 vol. Paris 1929-1930, III, 2352.

(4) Voy. par exemple, une intéressante décision du Tribunal Com. mixte d'Alexandrie, du 22 nov. 1926, Dor, 15, 317.

(5) Voy. détails dans H. M. Grey, *Lloyd's yesterday and to-day*, p. 102 et s.

nion du comité, le candidat et le membre qui a signé en premier lieu la demande d'admission, sont convoqués devant un sous-comité, qui procède à une minutieuse enquête sur la moralité privée ou commerciale du premier ainsi que sur ses moyens de fortune. Si l'enquête est favorable, le candidat est avisé de son admission par le comité, moyennant un certain engagement écrit, par lequel le premier permet au dernier d'exercer les prérogatives habituelles de contrôle sur la stabilité financière des assureurs. Quelques jours après s'être engagé à ne pas contracter d'assurances dont le volume annuel dépasserait un certain montant fixé par le Comité et après avoir déposé une certaine somme comme sûreté de sa solvabilité dans le fonds de sûreté du Lloyd's, le nouveau membre peut commencer à travailler, s'il a préalablement acquitté le montant de la taxe d'entrée et de la taxe annuelle.

Après la loi de 1871, qui accordait la personnalité au Lloyd's, le droit d'entrée fut fixé à £ 50. A la fin de la même année, il était de £ 100, en 1887 de £ 200, et depuis 1920, il est de £ 500, et dans certains cas prévus par les statuts seulement de la moitié de cette dernière somme ; aucun chiffre n'est fixé par les statuts pour la taxe annuelle qui varie, autour de 25 guineas, suivant les nécessités administratives.

Les *membres* se divisent en *underwriting members* (membres assureurs) et *non-underwriting members* (membres non assureurs). Les *underwriting members* à leur tour se divisent en deux catégories d'après leur activité directe ou non, dans la célèbre salle des assureurs du Lloyd's (*Underwriting room*) : ceux qui traitent les assurances eux-mêmes et ceux dont les affaires sont gérées par un mandataire salarié spécialiste. Cette deuxième catégorie de *members*, appelés dans le langage de la *room*, non pas des *underwriters*, mais des *names* (noms), sont de simples capitalistes dont le rôle se limite à supporter les pertes et à encaisser les bénéfices.

Les deux autres catégories de membres, les *Annual Subscribers* et les *Associates*, sont composées, d'après certaines normes, de personnes engagées indirectement dans les affaires d'assurance, comme les courtiers (*brokers*), dispacheurs (*average adjusters*), experts d'avarie (*claim assessors*), etc.; elles ne payent pas de droit d'entrée et n'ont pas le droit de voter dans les assemblées générales, d'élire ou d'être élues dans le comité.

Une autre appellation très courante au Lloyd's est celle de *substituté*. Sous ce nom on désigne un représentant autorisé des trois catégories de membres, qui peut pénétrer dans la maison, contre une certaine taxe annuelle, pour l'information maritime et dont l'admission et le montant des droits sont à la discrétion du comité. Les représentants des diver-

ses sociétés, membres du Lloyd's dans la catégorie *Annual Subscribers*, s'appellent *représentatives*.

B. — Le comité du Lloyd's se compose d'un président, d'un vice-président et de 10 autres membres, dont trois doivent être remplacés par un renouvellement annuel, et qui, à l'exception du président, ne peuvent être réélus qu'après intervalle d'une année. Son rôle est de diriger les intérêts corporatifs de tous les membres. Par suite, sa première préoccupation est de veiller au maintien de la solide réputation du Lloyd's en faisant usage des nombreux pouvoirs dont il dispose pour sauvegarder, en premier lieu, la stabilité financière des membres assureurs. Comme on l'a déjà vu, c'est lui qui, discrétionnairement, agréé les nouveaux membres, fixe les sûretés qu'ils doivent déposer, limite le volume de leurs affaires et exerce un contrôle de la manière qui sera exposée plus loin. Tout changement dans le nombre des agents des assureurs dépend uniquement de lui. D'autre part, il a le pouvoir de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir et sanctionner les réclamations frauduleuses des assurés. Très souvent, d'ailleurs, cette fonction est par lui déléguée à la *Salvage Association*.

Un comité spécial s'occupe des *Lloyd's Agents* (voy. *infra*, § 15).

Nous donnons ci-dessous le tableau contenant le nombre des membres⁶ et leur répartition dans les diverses catégories pour l'année 1934 :

Members :

Assureurs	1.539
Non-assureurs	54
<i>Annual Subscribers</i>	339
<i>Associates</i>	96
Total	2.028

Sur ces 1.539 assureurs, il y en a 1.383 qui s'occupent de l'assurance maritime, mais non pas exclusivement.

III

L'habitude qu'ont les assureurs de se réunir à plusieurs pour assumer un seul et même risque sous une police, se confond, par suite du fait que le système dit de « la loi du plus grand nombre » est connu depuis fort longtemps, avec les commencements de l'assurance individuelle. Ces groupes d'assureurs constitués en vue de diminuer les chances de

(6) A l'exception de quelques centaines de *substitutes*.

pertes ainsi que de pouvoir assumer les risques trop importants, s'appellent des *syndicates*. De simples réunions de fait, sans aucune existence légale, les *syndicates* sont devenus aujourd'hui la règle générale et absolue au Lloyd's. Il n'y a plus de membre assureur contractant une assurance, aussi petite soit-elle, dont il assume, à lui seul, le risque entier. Il n'existe que deux exemples de groupes de moins de six assureurs ; le reste des syndicats au nombre de 130-140, est composé de 6 à 50 assureurs. Chaque membre d'un *syndicate*, répétons-le, est responsable personnellement, et non pas conjointement ou solidairement avec les autres coassureurs, de la partie de la somme assurée qu'il a consenti « souscrire ». Il en est de même au cas où le montant d'assurance d'une police est assumé — comme il arrive pratiquement toujours — par deux ou plusieurs syndicats ; il n'y a dans ce cas aucun lien de solidarité, soit par rapport aux assureurs entre eux, soit, même, entre les syndicats.

L'absence de solidarité ne résulte pas seulement de l'article 24-2° de la loi de 1906, applicable à toutes les polices où figurent plusieurs assureurs (*infra*, § 50, III), mais, en ce qui concerne spécialement les polices du Lloyd's, du *Lloyd's Act* de 1871 ; cette dernière loi, que nous avons déjà examinée, accorde la personnalité morale à la Corporation et, en confirmant ses statuts, interdit expressément aux membres du Lloyd's de passer assurance en la forme d'une société (*supra*, § 10, I).

IV

Ce sont les assureurs faisant partie de tels groupes qu'on appelle dans le langage de la *room* un « nom » (*name*), car en vérité, lors de la conclusion d'une assurance le seul signe de leur existence est l'indication de leur nom sur la police. Au point de vue de leur activité commerciale, la plupart des membres-assureurs (*underwriting-membres*) ne font qu'investir un capital dans les affaires d'assurances et laissent à d'autres personnes le soin de passer les polices. Les mandataires de cette catégorie d'assureurs peuvent être, soit d'autres membres assureurs, soit et le plus souvent, des gens de métier qui ne font qu'engager la responsabilité des assureurs, en concluant les assurances pour le compte de ces derniers. Ce sont ces mandataires, qu'on appelle les *underwriter's agents* mais que dans le langage courant, justement parce qu'ils prennent une part active dans la conclusion du contrat, on désigne sous le nom plus bref de *underwriters*. Leur rôle commence au moment de l'arrêté d'assurance (*slip*), qu'ils signent en engageant le syndicat, bien qu'aucun mention ne soit faite sur sa qualité de simple mandataire ; ainsi c'est lui

qui accepte les « risques » et qui fixe les primes. Jadis, la rédaction de la police était confiée en partie au courtier (*broker*) et en partie à l'agent. Celui-ci, après avoir reçu la police rédigée par le courtier, mentionnait au verso le nom de tous les assureurs qu'il avait engagés, et, à côté de chaque nom, indiquait la somme pour laquelle chaque assureur lui avait donné mandat de souscrire pour son compte du montant de l'assurance ; en fin de cette mention, qui s'étendait sur une ligne, l'assureur signait ; et c'est de là que vint l'expression *to take a line* (souscrire une ligne). Bien qu'au point de vue légal, — par une étonnante disposition fiscale anglaise — un arrêté d'assurance n'oblige pas l'assureur, celui-ci n'avait moralement pas le choix de refuser ou accepter de signer la police (*infra*, § 17, II). Son unique intervention s'avérait d'autant plus inutile que rien n'empêchait le *underwriter's agent* de signer la police en son nom. D'ailleurs l'accroissement du nombre des assureurs participant dans un *syndicate* rendait l'opération de la signature par les assureurs, assez compliquée. C'est à cause de ces inconvénients qu'on changea de système. Grâce à l'initiative d'un agent et en même temps assureur, nommé C. Heath, on prit l'habitude, il y a presque 45 ans, de supprimer les signatures des assureurs, les remplacer par celles des agents⁷ et d'indiquer simplement leurs noms et les prorata des sommes souscrites par chacun au moyen d'un cachet. Ce système se généralisa et, par suite, à cause d'autres inconvénients matériels, on créa un Bureau des Signatures du Lloyd's qui se chargea d'apposer aussi bien le cachet au nom des assureurs que celui à la signature de l'agent même (*infra*, § 14, I, A).

Un tel mandataire peut ainsi travailler pour le compte d'un seul membre assureur — cas pratiquement inexistant — d'un *syndicate*, ou de plusieurs de ces groupes. Comme il y a des membres qui s'occupent, soit de l'assurance maritime, soit de celle non-maritime, soit des deux à la fois, il résulte que les assureurs peuvent avoir plusieurs agents, car ces derniers sont toujours spécialisés dans un de ces deux genres d'assurance. Son activité et son expérience sont rémunérées soit par un salaire fixe, soit par un pourcentage sur les profits, soit, le plus souvent, par les deux moyens.

En résumé, et pour conclure, toute la réussite des affaires des assureurs, et indirectement, la bonne renommée du Lloyd's sont entièrement entre les mains de l'*underwriter's agent*.

(7) Le fait qu'un nombre d'assureurs ont un seul agent qui assure en leurs noms et soussigne de leurs noms ne suffit pas pour qu'ils puissent être considérés comme associés, *Tyser v. Shipowners Syndicate* (1896) 1 Q. B. 135 ; 65 L. J. Q. B. 238 ; *Leo SS. Ltd. v. Corderoy* (1896), 1 Com. Cas. 300, 379.

ORGANISATION FINANCIERE

I

Si l'on n'oublie pas qu'en passant une assurance Lloyd's, on contracte non pas avec une société d'assurance mais, commercialement, avec un groupe de *syndicates* d'assureurs et, légalement, avec un nombre d'assureurs individuels — membres du Lloyd's, travaillant chacun pour son propre compte — notre question se résume pratiquement, à la garantie que présente, pour un assuré, une police Lloyd's.

Or, à ce point de vue, il y a un fait digne d'être remarqué. La loi dite *Assurance Companies Act*¹, de 1909, régit le cautionnement des sociétés d'assurances pratiquant tout genre d'assurance sauf celle maritime. Elle généralise les directives données à ce propos, par une loi de 1870 pour l'assurance sur la vie² et par une autre, de 1907, sur l'assurance de la responsabilité patronale (*employers liability*). L'annexe 8 de la loi de 1909 établit un système spécial pour les assureurs individuels, qui ont le choix entre deux procédés. Nous n'insisterons pas sur les détails de cette réglementation, puisqu'elle porte sur les assurances terrestres et parce qu'elle est déjà assez connue³. Il suffira de savoir qu'elle est semblable à celle adoptée par les membres en matière d'assurance maritime, et qu'elle était en vigueur au Lloyd's plus de deux ans avant le 1^{er} juillet 1910, date de la mise en application de l'*Assurance Companies Act*.

Pour l'assurance maritime, disions-nous, rien n'est prévu par ladite loi, et aucune autre loi anglaise n'a comblé jusqu'à ce jour cette lacune. Par suite, et pour ce qui concerne le Lloyd's, tout est régi par l'usage et par les statuts. Nous

(1) Observer qu'en langage commun le mot *insurance* est synonyme de *assurance*. Mais dans la terminologie strictement juridique — que l'imprimé Lloyd's ne respecte pas — le terme *assurance* semble vouloir désigner, uniquement, le contrat d'assurance sur la vie, *Every Man's Own Lawyer*, 63^e édit. Londres 1935, p. 201.

(2) Aux termes de cette loi, ainsi que de celles de 1883, 1896 et 1909, qui régissent la même forme d'assurance, en dehors des autres conditions, l'assureur pratiquant l'assurance-vie doit fournir un dépôt de 20.000 Livres. Or si une société peut se permettre facilement ce dépôt, il n'en est pas ainsi d'un assureur individuel qui, étant membre du Lloyd's, doit encore fournir pour un montant très élevé les sûretés et dépôts exigés par le comité et posséder en outre un fonds de premier roulement. C'est là une des principales raisons pour lesquelles l'assurance-vie n'est plus pratiquée au Lloyd's.

(3) Vacheret, *op. cit.*, pp. 28 et s.

relèverons point par point, l'organisation financière des assureurs, sous la manière que nous jugerons la plus pratique, à savoir la garantie que présente pour un assuré une police du Lloyd's.

II

A. — La difficulté qu'éprouve une personne pour être membre assureur du Lloyd's, le contrôle sévère de sa position de fortune, de l'état de ses autres affaires et l'enquête portant sur son passé commercial, constitue la première et non pas la plus négligeable des garanties.

B. — En deuxième lieu, il y a la responsabilité illimitée sur la fortune personnelle de chaque membre, responsabilité qui, on ne saurait trop le rappeler, est individuelle, et non pas solidaire avec celle des autres co-assureurs faisant partie d'un ou plusieurs *syndicates* qui ont souscrit une police.

C. — Les dépôts de garantie exigés de chaque assureur lors de son admission comme membre.

Préalablement à toute admission, la personne désirant être membre assureur du Lloyd's s'engage par un *trust deed*⁴ à satisfaire aux garanties et sûretés exigées par les statuts, dans la mesure et sous les modalités fixées discrétionnairement par le comité. Ce dernier fixe le montant des chiffres d'affaires que le membre s'engage par ledit procédé à ne pas dépasser, et lui impose la remise des sûretés proportionnelles à ce chiffre d'affaires. Les sûretés consistent, soit en un dépôt en espèces, soit en des valeurs « père de famille » prévues par les diverses lois sur la gestion des *trusts*. Un montant minimum de £ 5.000 est fixé par les statuts, mais aujourd'hui, il arrive très rarement que le comité se contente encore d'un tel montant.

Le dépôt est affecté exclusivement au paiement des obligations nées de la souscription des polices d'assurances, et cette affectation réelle, prévue par les statuts, se fait au moyen d'une sorte de fidéicommis que l'on appelle en anglais un *trust*⁵. Ainsi, en cas de faillite de l'assureur, la masse des créanciers généraux, autres que ceux puisant leur droit dans des polices d'assurances souscrites par l'assureur, ne participe pas à ce dépôt⁶. L'administrateur, ou fidéicommis (*trustee*) de ce dépôt est le comité du Lloyd's. Le montant de tous les dépôts, soit le *deposit trust fund*, est capitalisé dans une banque. La responsabilité de chaque assureur étant individuelle, il s'ensuit que du montant total de tous

(4) Pour le sens de ce mot, voy. *supra* § 7, note 3.

(5) Pour les détails de cette institution particulière au droit anglais, voy. Lepaulle, *op. cit.*

(6) *Re Heathcote, Ex parte The Trustees* (1912), *Times*, le numéro du 17 juillet.

les dépôts, seulement la partie fournie par un assureur est affectée aux paiements des dettes résultant des polices souscrites par lui⁷.

D. — La capitalisation des primes est de loin la garantie la plus importante qu'offrent les assureurs du Lloyd's.

La loi de 1720, connue sous le nom de *Bubble Act*, qui accorda le monopole des assurances à deux Compagnies et aux assureurs individuels⁸, interdit à ces derniers toute assurance en la forme de société (*partnership*) et créa un droit de préférence sur la fortune personnelle des assureurs en faveur des assurés, pour le recouvrement des créances naissant des contrats d'assurance. Par suite, quand la loi de 1824 mit fin au monopole des deux compagnies⁹, elle abrogea complètement la loi de 1720. C'est pour offrir aux assurés une autre garantie que, quelques années après, malgré une forte opposition on introduisit au Lloyd's le système du *premiums trust fund*.

Toutes les primes sont déposées en *trust* pour être affectées exclusivement au paiement des réclamations surgissant à propos des contrats d'assurances souscrits par chaque membre, de la même manière que celle adoptée pour les dépôts. Après maints perfectionnements, la capitalisation des primes se fait aujourd'hui d'une manière tout à fait particulière au Lloyd's, sans équivalent parmi les sociétés d'assurance anglaises ou étrangères, et nous croyons être les premiers à la relever dans tous ses détails.

Chaque année, tout le restant des primes à recevoir après le règlement des sinistres en cours entre directement dans le *premiums trust fund*. Bien que d'après le droit anglais une police ne puisse être faite pour plus de 12 mois¹⁰, l'on comprend aisément que le règlement de l'indemnité puisse n'avoir lieu, pour une raison ou une autre, que longtemps après l'expiration d'une année à partir de la signature du contrat. C'est pourquoi, après un calcul des probabilités fait, soit par l'assureur, soit à sa place, par le *underwriting-agent*, le mon-

(7) Pour l'assurance terrestre les membres, outre le dépôt qu'ils peuvent fournir comme assureurs maritimes, s'ils pratiquent les deux assurances à la fois, ajoutent au système de dépôts celui de *guarantee policies*. Il y a là non pas une réassurance d'excédent mais une application originale de l'assurance de solvabilité dont la validité n'a jamais été contestée en droit anglais. Il faut en effet remarquer que ce n'est pas un créancier éventuel qui s'assure contre l'insolvabilité de son débiteur, l'assureur, mais que c'est ce dernier qui, par une sorte de stipulation pour autrui, assure sa solvabilité pour le compte de ses créanciers éventuels, inconnus mais déterminables le jour de la cessation des paiements. La police étant évaluée, cela ressemble aussi à un cautionnement. En outre, il faut remarquer qu'une telle assurance n'est pas passée par un membre mais par un *syndicate* auprès d'un autre. C'est pour cela que la police est faite pour 12 mois, car le 1^{er} janvier de chaque année tous les syndicats des assureurs se reforment ou se transforment dans leur composition. Un expert-comptable du Lloyd's nous signale que ces polices ne sont pas passées dans le commerce, étant seulement à l'usage des assureurs ou courtiers membres du Lloyd's.

(8) *Supra*, § 2.

(9) *Supra* § 8.

(10) Art. 25 de la loi de 1906 ; art. 93-2^o du *Stamp Act* de 1891 ; *infra* § 19.

tant total des primes déposées en *trust* est divisé en deux parties.

La première partie est affectée au règlement de toute réclamation à surgir sous les polices en cours d'expiration, ainsi que pour le règlement des contestations nées des polices expirées au cours du dernier exercice financier. Il faut savoir, en effet, qu'au point de vue comptable, la clôture du bilan n'a lieu, en Angleterre, que deux ans après la clôture réelle de l'exercice, dans les sociétés d'assurances, et seulement trois ans après, au Lloyd's, afin que tous les sinistres soient réglés au moment de la clôture¹¹. Avec ce système, *toutes* les primes d'une année sont affectées aux contrats passés dans la même année et il est interdit de passer les primes d'une année pour la couverture des contrats conclus pendant l'année suivante. C'est cela que l'on comprend en disant que les primes sont *year-marked* ; et cette règle est particulière au Lloyd's. Dans les sociétés anglaises d'assurances, il y a, au contraire, un mélange des primes et, de plus, chose que le public ignore toujours, un mélange de réserves provenant de l'assurance-vie et de toute autre sorte d'assurance. Or, pour l'assurance-vie, il y a un dépôt considérable et une réserve de primes, d'un montant qui ne peut jamais être inférieur au total des primes perçues pendant une année, qui sont affectés par privilège aux paiements polices-vie. Par suite, lorsqu'une société qui pratique, entre autres, l'assurance-vie, affiche une réserve de *N* millions, la réserve réelle affectée à toutes les autres assurances est, en fait, considérablement plus petite.

La deuxième partie des primes constitue éventuellement les bénéfices. Mais avant qu'elle soit retirée et distribuée, une pratique qui n'a rien d'obligatoire, veut que le *underwriter's agent*, en déduise encore une certaine somme pour le compte de chaque « nom » composant le *syndicate* qu'il représente, somme qui constitue la *general reserve* et qui reste et s'accumule dans le *deposit trust fund*. Les opérations des agents, dans cette direction, sont contrôlées trois fois par an par le comité. Ce n'est que le restant, s'il en existe un, qui constitue le bénéfice de l'assureur et qui peut être retiré avec le consentement du comité.

De ce qui vient d'être dit, il résulte, pratiquement, qu'un « nom » qui entre pour la première fois dans un syndicat, ne reçoit son bénéfice, s'il y en a un, qu'au moins trois ans après son entrée. Son profit est calculé sur la moyenne des trois années antérieures (*open years*) sous la déduction des *general reserves*, mais il ne cesse pas entre temps de payer

(11) Pour les détails concernant la comptabilité et les livres de commerce d'un assureur, voy. Spicer et Pegler, *Underwriters' accounts*, Londres 1903.

l'impôt sur le chiffre d'affaires. Les primes retenues pour les réserves générales, on le remarquera, ne vont pas au *premiums trust fund*, mais au *deposit trust fund*. Dans ce dernier, elles s'accumulent, et par suite de la capitalisation dans une banque, elles agrandissent le dépôt d'entrée et ceci permet au membre, après consentement du comité, d'agrandir aussi l'échelle de ses affaires.

E. — Toutes les opérations des membres sont contrôlées par le comité annuellement et de deux manières différentes.

Il y a d'abord le contrôle des agents des assureurs sur les constitutions des réserves, contrôle qui a lieu deux fois par an. Ensuite, à la fin de chaque exercice il y a la vérification des comptes, ou ce que l'on appelle, en anglais, le *audit*.

L'introduction de l'*audit*¹² au Lloyd's est attribuée à C. Heath, membre assureur, sur les initiatives hardies duquel on a parlé déjà à plusieurs reprises dans l'historique du Lloyd's au xx^e siècle¹³. En 1906, ledit membre, grand apériteur (*leading underwriter*), refusa de garantir la solvabilité générale de certains autres membres (par les *guarantee policies*) pour les assurances non-maritimes, si ces derniers ne consentaient pas à une vérification, il est vrai, assez sommaire, de leurs comptes. Le système se généralisa et aujourd'hui, l'*audit* annuel du Lloyd's dépasse de beaucoup en sévérité celui prévu par les instructions du *Board of Trade*, chez qui le comptable-expert autorisé par le comité¹⁴ doit envoyer un extrait de compte de chaque assureur.

La vérification du bilan constitue, outre un contrôle fiscal, le plus efficace moyen qui permet au comité de surveiller la situation financière d'un assureur et, ainsi, en contrôlant la mesure dans laquelle le membre a respecté son engagement de ne pas dépasser un certain chiffre d'affaires, de voir si le capital et les réserves de chaque assureur, outre sa fortune personnelle, sont suffisantes pour faire face à tous ses engagements. La proportion des primes à rester en réserves, calculée par le comité d'une manière beaucoup plus sévère que celle imposée par le ministre du commerce pour les sociétés d'assurances non-maritimes, est l'objet de recherches les plus détaillées. Si un membre « échoue » à l'*audit*, il doit, soit combler la lacune par un paiement immédiat de sa fortune personnelle, soit cesser ses affaires.

F. — Vu sous la lumière des chiffres, la situation financière du Lloyd's semble être la suivante :

Le montant de tous les dépôts et sûretés pour les assuran-

(12) Rendu obligatoire par les statuts. Il en est de même pour les sociétés d'assurances (loi de 1909) et en général pour toutes les autres sociétés, L. E. Lemaigre, *La publicité et le contrôle des comptes dans la loi anglaise sur les sociétés*, Thèse Paris, 1935, pp. 127 et s., 152-154.

(13) *Supra* § 11, II.

(14) Ceux nommés par le *Board of Trade* s'appellent des *auditors*.

ces maritimes et non-maritimes pour l'année 1935, dépasse £ 16.000.000 ¹⁵.

* Le montant du *premium trust fund* ne nous fut pas communiqué pour les dernières périodes financières. D'après nos renseignements personnels il doit être en majoration de 2 à 4 % sur le montant de revenus annuels des primes sur 1921, quand il était de £ 30.000.000. Dans ce dernier chiffre, 18 millions provenaient des assurances maritimes et 12 des autres formes d'assurances, et il est probable que la même proportion est encore en vigueur.

(15) *Lloyd's Calendar*, sur 1936, p. 70.

DEPARTEMENTS — ASSOCIATIONS — PUBLICATIONS

I

Départements

A. — LE LLOYD'S SIGNING BUREAU

Malgré l'adaptation progressive aux besoins modernes du commerce d'assurances, toute l'organisation interne du Lloyd's, à partir de la méthode de travail, en passant par le nom des salles de l'immeuble où il est abrité¹, et jusqu'à son mobilier, garde au plus haut degré l'empreinte de la tradition.

Dans la grande salle des assureurs (*underwriting-room*), les bureaux où logent ces derniers s'appellent des *boxes*, car ils ressemblent en effet à des boxes, puisqu'ils sont composés d'une table et de deux banquettes — vestiges des anciennes tables du *coffee-house* — et ces dernières se terminent en hauteur par des vitres. Autour de ces tables se promènent les courtiers ou leurs représentants, avec une proposition d'assurance, le *slip*, à la recherche des assureurs qui consentent à « souscrire une ligne » (*take a line*) du risque proposé, en apposant son paraphe sur ledit bout de papier. Lorsque, en passant d'un assureur à l'autre, ou d'un agent d'un syndicat à l'autre, le risque est entièrement souscrit, le courtier retourne chez lui et procède à la rédaction matérielle de la police, sur un imprimé Lloyd's, en conformité avec le *slip*.

Jusqu'en 1918, le courtier devait retourner au Lloyd's et présenter les deux susdits documents à chaque souscripteur pour que chacun signe de son nom entier la police. Cette dernière n'était délivrée que quelques jours après au courtier qui devait revenir la chercher dans une boîte située sur un côté de la table du dernier assureur souscripteur. D'où, une perte de temps infinie, la possibilité pour un courtier de regarder les polices adressées à d'autres, la fréquente perte du *slip* que l'on épinglait à la police, et de là les erreurs incontrôlables dans la rédaction de cette dernière, la destruction matérielle ou le défaut de propreté des documents, et enfin la congestion de la salle, déjà assez pleine par ailleurs, par

(1) Depuis 1925, la corporation quitta le *Royal Exchange*, pour son propre immeuble, le *Lloyd's Building*, dans la *Leadenhall Street*.

les interminables queues de courtiers à la recherche des polices. C'est pour éviter ces petits inconvénients matériels qu'on créa en 1918, un bureau pour retirer les polices signées et déposer les réclamations en paiement d'indemnité, et plus tard, un deuxième bureau uniquement pour le dernier but.

Le premier bureau s'appelle, indifféremment, *Lloyd's Signing Bureau*, ou *Lloyd's policy signing office*.

Après de multiples perfectionnements, son mécanisme actuel est assez simple : Une fois rédigée et dûment timbrée par le courtier, la police est présentée par ce dernier à l'office des signatures, qui doit contrôler la similitude parfaite entre le *slip* et les conditions spéciales, prévues *in extenso*, par la police, et, par la suite, signer la police à la place des agents des assureurs (*underwriting-agents*) représentants des *syndicates*, qui ont apposé leur paraphe sur le *slip*. Possédant les autorisations nécessaires à ce propos, l'office des signatures travaille uniquement au moyen de cachets en caoutchouc, dont il possède une véritable archive, et qui reproduisent : a) la signature de chacun de ses agents et b) la composition — et non pas les signatures — des noms des divers assureurs groupés en syndicats, avec la proportion afférente à chacun du montant du risque indiquée en la forme de fractions. Pour éviter des répétitions, le lecteur est renvoyé pour les détails matériels de ce curieux procédé — que la jurisprudence considère comme valable — à l'étude de la « clause de signature » de la police du Lloyd's². Le seul pouvoir et rôle du préposé à la signature de ce bureau est de régulariser « matériellement » la rédaction de la police. Cette régularisation n'emporte, dès lors, ni notification, ni connaissance, ni renonciation aux droits et obligations des parties contractantes résultant d'une éventuelle erreur ou modification des documents, passés inaperçus³.

Grâce à cette réforme, apparemment sans importance, on est arrivé à combattre efficacement les fraudes possibles, et par conséquent, depuis 1924, une clause placée tout à fait en haut de l'imprimé Lloyd's rend obligatoire l'intervention de ce bureau :

« Aucune police ou autre contrat, daté de, ou à partir du 1^{er} janvier 1924 ne seront reconnus par le Comité du Lloyd's comme donnant droit pour leur porteur, au bénéfice des dépôts et/ou sûretés placés par les souscripteurs de la police ou du contrat comme garantie de leur responsabilité s'ils ne sont revêtus, en bas, du cachet du Lloyd's Signing Bureau ».

(2) *Infra* § 50, IV.

(3) Observations de Lord Sumner, dans *Samuel & Co, v. Dumas* (1923), 17 Lloyd's List, L. R. 211 ; Dor, 7.100, à la p. 140.

B. — LE CLAIMS BUREAU

C'est là le deuxième office créé en 1918.

Au point de vue strict, ce bureau est un simple département de l'Office des signatures, son nom exact étant : *Lloyd's policy signing office-Claims department*. En réalité, cette section est une organisation indépendante du Bureau des signatures, non seulement par la nature de ses fonctions, mais par le fait même que son intermède n'est que facultatif.

Quand une indemnité est payable sous une police du Lloyd's, le courtier, après avis de son client, s'occupe du règlement matériel de la réclamation. A cet effet, au cas où il s'agit d'une perte autre que totale, il établit lui-même ou à l'aide de son dispatcheur « le pourcentage de la perte » qui incombe à la police et il endosse cette dernière de la mention de ce pourcentage ou du montant en livres des prix de réparation au navire, précédées des mots *settled at...* (ajusté à...). La police est alors présentée aux divers assureurs qui contrôlent le bien fondé de la réclamation et le montant du pourcentage et, s'ils les trouvent justes, apposent leurs paraphes au-dessous du susdit endossement. En pratique cette opération est faite seulement par l'apériteur de la police et les autres assureurs signent sur le vu de son paraphe. La proportion du montant de l'indemnité qui incombe à chaque syndicat et, dans ce dernier, à chaque « nom » ainsi que le bien-fondé de la réclamation et du pourcentage est une opération technique, qui, le plus souvent, dépasse les connaissances des assureurs, aussi sont-elles faites par des *average-adjusters* (dispatcheurs) spécialisés, que chaque grand assureur 'attache auprès de lui. L'ensemble de cette opération, autrefois appelée *adjusting the policy*, constitue ce que l'on désigne par l'expression *settling the claim*⁴.

Ce fut dans l'intérêt des membres qui ne possédaient pas l'aide technique d'un dispatcheur, que l'on créa le *claims department*. Son rôle se réduit à : 1) remplacer le dispatcheur et suggérer toutes les contestations légales ou mathématiques possibles et 2) certifier et contrôler le bien-fondé de ces réclamations, en apposant le cachet de ce bureau avec le mot *settled*, la date du contrôle et les numéros des syndicats pour lesquels il l'a effectué, cachets que l'on appose au verso de la police. En échange, ce bureau n'a pas qualité pour régler les pertes, cette dernière chose étant faite par les assureurs, auxquels on envoie la police contrôlée, d'après les usages en vigueur au Lloyd's⁵. Une taxe fixe, extrêmement réduite, est la seule rémunération qui rétribue ses services,

(4) En même temps que son endossement, les assureurs avaient l'habitude, aujourd'hui disparue, de rayer à l'encre l'indication de sa souscription de la police ; d'où l'expression de : *striking off the loss*.

(5) *Infra* § 16, IV, C.

qui semblent être adoptés par 1/3 des membres assureurs actifs, ou, en d'autres mots, par la moitié des « noms ».

C. — LE LLOYD'S AVERAGE DEPARTMENT

Ce département s'occupe du recouvrement des sommes payées ou avancées par les assureurs à leurs assurés pour les contributions d'avarie commune, lorsque la fixation des parts contributives par le règlement d'avarie commune, se solde par une différence en faveur des assureurs. Il en est de même pour le recouvrement des parties contributives pour avarie commune de la part des autres intéressés dans l'aventure, débiteurs à la masse d'avarie commune que l'on classe comme telle à la suite d'un sacrifice matériel de l'assuré, ce dernier devant être indemnisé de la totalité de sa perte et l'assureur, aux termes de la loi anglaise, étant subrogé dans ses droits de recours⁶. Le rôle dudit bureau est, en général, de s'occuper de tous les recours auxquels, par subrogation, ont droit les assureurs, dans n'importe quelle circonstance (depuis 1925, la section du bureau qui s'occupe de ces recouvrements s'appelle le *Recoveries department*), coordonner ces actions et prendre les mesures nécessaires pour sanctionner les fraudes des assurés dans leurs réclamations. Sur ce dernier point, leur activité est similaire et parallèle à celle qu'on délègue souvent à la *Salvage Association*.

II

Associations

Pour la défense des intérêts particuliers à une catégorie d'assureurs ou de membres, pour prendre des résolutions dans les limites permises par les statuts ainsi que pour une meilleure division du travail, les membres du Lloyd's se sont groupés, dans son sein, en diverses associations ayant chacune à leur tête un comité de direction, élu annuellement. Parmi les plus importantes, citons celle des assureurs maritimes, la *Lloyd's Underwriters Association*, celle des assureurs non maritimes, la *Lloyd's Fire and Non Marine Underwriters Association*, de laquelle s'est détachée dernièrement la *Motor Underwriters Association*, et enfin, celle des courtiers agréés du Lloyd's, la *Lloyd's Brokers Association*, sur laquelle nous reviendrons lors de l'étude du rôle du courtier⁷.

(6) *Infra*, § 39, II, A. 3^o et 4^o.

(7) *Infra* § 16.

III

Publications du Lloyd's ou en liaison avec le Lloyd's

A. — LE LLOYD'S LIST AND SHIPPING GAZETTE

A travers l'histoire du Lloyd's, nous avons suivi le développement de ce journal jusqu'en 1837, quand on décida qu'il devait paraître tous les soirs à un tirage de 1.000 exemplaires⁸. En 1854, son format fut doublé et pour la première fois dans son existence il accepta des réclames, qu'il avait refusées jusqu'alors pour ne pas payer d'impôts, et à partir de 1870, il parut tous les matins. Deux ans plus tard, il changea son titre en celui de *Lloyd's List and Commercial Daily Chronicle*, et en 1884, il fusionna enfin avec son grand rival, la *Shipping Gazette*. Depuis cette dernière date, il parut sous le titre *The Shipping Gazette and Lloyd's List*, mais cessa d'être édité par Lloyd's, ce dernier se contentant de lui envoyer journallement un certain nombre d'informations maritimes. Mais en 1914, le Lloyd's reprit la direction du journal qui, après avoir paru pendant un certain temps à titre distinct de la *Shipping Gazette*, fusionna de nouveau avec elle, pour paraître comme aujourd'hui sous le nom de *Lloyd's List and Shipping Gazette*. Il est inutile de souligner l'importance de ce journal si connu, et unique dans son genre, dont les Anglais sont si fiers et à juste raison, car, à l'exception de la *London Gazette*, il est le plus vieux journal du monde⁹.

B. — En dehors du susdit journal, le Lloyd's publie, sous la direction du comité et dans sa propre imprimerie :

Lloyd's Daily Index. — Liste journalière des derniers comptes rendus au Lloyd's sur le mouvement des navires marchands en pleine mer.

Lloyd's List Weekly Summary. — Résumé hebdomadaire des principaux faits et mouvements des navires publiés dans la *Lloyd's List*.

Lloyd's Weekly Casualty Reports. — Hebdomadaire in quarto contenant un index des sinistres maritimes extraits de *Lloyd's List* sur la semaine antérieure.

Lloyd's Loading List. — Hebdomadaire contenant la liste des navires, cargos et passagers, en train de faire voile vers ou à partir de tous les ports de l'empire britannique et des principaux ports du monde.

Lloyd's List Law Reports. — Recueil hebdomadaire de jurisprudence maritime.

(8) *Supra* § 8.

(9) Voy. aussi *supra*, § 3, note 2.

Lloyd's Reports of Prize Cases. — Digeste en 10 volumes des plus importantes jurisprudences relatives aux prises maritimes britanniques.

Lloyd's Calendar. — Almanach annuel, assez fameux, à l'usage du monde maritime.

C. — A l'usage exclusif de ses membres, on trouve, à l'exception de l'*Index to Lloyd's List*, dont nous avons déjà parlé¹⁰, les registres ou publications suivantes :

Lloyd's Confidential Indexes of British and Foreign Steamships. — Index semestriel publiant des informations détaillées sur la situation des propriétaires ou armateurs des navires anglais et étrangers.

Lloyd's Confidential Ports Record. — Un livre, révisé de temps en temps, contenant un index de presque 5.000 ports du monde, avec les détails essentiels pour les membres assureurs (facilité d'entrée, bassins, docks, chantiers de réparations les plus proches, fréquence des incendies et des vols, etc., etc.).

D. — Le développement du *Lloyd's Register*, après sa fusion avec le *Shipowners' Book*, en 1834, quand il prit le titre, qu'il garde encore à l'heure actuelle, de *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping*, ne concerne plus directement l'histoire du Lloyd's. En effet, il est dirigé par les soins d'une société légalement distincte du Lloyd's, bien que des membres du dernier fassent partie de son comité. Mais la confusion faite par le public entre ces deux institutions s'explique par des causes plus profondes que celles d'une simple similitude de noms¹¹. Ajoutons, pourtant, que par les soins de la même société editrice paraissent deux autres publications importantes, à savoir, le *Lloyd's Register of Yachts* et le *Lloyd's Register of American Yachts*.

E. — Au point de vue juridique, la question de savoir si un assureur devait être présumé connaître le contenu des informations publiées par le Lloyd's, et surtout par la *Lloyd's List*, a été longuement controversée à l'occasion des actions en résolution de la police pour réticence ou fausse déclaration¹². En Angleterre, la question s'est même posée sous deux formes : là où l'assureur était membre du Lloyd's, et là où il ne l'était point mais faisait certainement usage dudit journal.

Bien que cette dernière distinction n'eut aucun succès, la jurisprudence anglaise s'est prononcée longtemps dans le sens que l'assureur était présumé connaître les informations

(10) *Supra* § 9, I.

(11) *Supra* § 8. Pour tous les détails sur les registres de classification, Sohr et Van Doosselaere, *Les assurances-transport*, Bruxelles 1932, nos 168, 169, 386 et note 426 ; Ripert, I, 319.

(12) Bosc, *La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes*, Thèse, Paris 1910, p. 56 et s. ; Cour d'appel de Paris, 26 juin 1925, Dor, 12, 286 et note, où le problème est parfaitement exposé dans tous ses détails.

ainsi publiées et l'assuré dispensé de les lui faire connaître¹³.

Cette manière de voir devait naturellement présenter de grands inconvénients pour l'assureur, inconvénients qui étaient accrus jour après jour par le développement de la marine marchande et du volume des assurances. Il était en effet difficile d'admettre qu'un assureur puisse se rappeler le contenu de toutes les listes du Lloyd's au sujet des navires dans lesquels, le plus souvent, au moment de la lecture, il n'avait aucun intérêt ; de plus, comme le dit un juge anglais, décider ainsi « aboutit à placer sur l'assureur un fardeau pesant et inutile alors que la solution contraire ne met pas l'armateur dans une position difficile »¹⁴.

Mais à partir de 1873, la jurisprudence anglaise n'admit plus ces présomptions¹⁵. Il semble pourtant que certaines distinctions doivent être faites. L'assureur peut être, en principe, considéré connaître les informations d'ordre général publiées dans la Lloyd's List, ou dans les journaux auxquels il serait abonné ; mais il n'en est plus ainsi s'il s'agit des renseignements qui, étant particuliers à un navire déterminé, ne doivent attirer l'attention que de ceux qui ont un intérêt à la conservation de ce navire¹⁶.

IV

Lloyd's, nom de fortune

Un des plus curieux exemples de la renommée dont jouit le Lloyd's dans le monde commercial est l'adoption, depuis presque un siècle, de son nom sonore pour servir de raison sociale à un grand nombre d'entreprises commerciales dont les fondateurs, de parfaite bonne foi, voyaient dans ce procédé le porte-bonheur du succès.

Mais qu'il s'agisse de banques, ou de compagnies de navigation, ou même de sociétés d'assurances qui portent dans tous les pays du monde ce nom, à l'état simple ou combiné, il n'y en a aucune qui ait quelque chose de commun avec le Lloyd's de Londres, tant au point de vue commercial qu'au point de vue légal.

Rappelons, dans le même but, l'existence aux Etats-Unis et au Canada d'associations d'assureurs individuels qui s'appellent *Lloyds Organizations*, « Lloyds » considéré comme nom commun. La caractéristique des institutions ainsi appelées, consiste dans le fait que les assurances sont faites par

(13) Arnould, *On the Law of the Marine Insurance and Average*, 11^e édit., par De Hart et Simey, 2 vol. Londres 1924, t. I, sect. 614.

(14) Juge Bramwell, dans *Morrisson v. Universal Marine Ins. Co.*, (1872) L. R. 8, Ex. 40.

(15) Arnould, I, sect. 614 et 615.

(16) Cour d'appel d'Angleterre, 29 juillet 1920, R. I. D. M., XXXIII, 125 et note.

des assureurs individuels travaillant d'après le système du Lloyd's anglais, à savoir, que chaque assureur est personnellement et non pas solidairement responsable, dans la limite et en proportion de la somme souscrite par chacun. Il y a même un système de garanties, semblable à celui du Lloyd's, consistant en dépôts ou sûretés législativement spécifiées et aussi dans la mise en réserve d'une partie des bénéfices, toutes affectées au moyen d'un *trust* au paiement des réclamations des assurés. La seule différence notable avec le Lloyd's, où l'assureur est aussi responsable sans limite sur sa fortune personnelle, est que dans ces *Lloyds Organizations*, il existe une limite de responsabilité de chaque membre assureur, limite consistant dans le montant de son dépôt. La fortune personnelle ne compte donc pas dans cette forme particulière de responsabilité limitée. Pour empêcher tout abus, les assureurs sont d'ailleurs tenus légalement, et de par leurs propres statuts, à respecter une proportion entre le montant des risques souscrits et celui de leur dépôt, proportion qui ne dépasse habituellement pas 10 %.

Mais il est important de noter que, à l'exception du transit terrestre accessoire à un transport par mer, aucune de ces associations ne pratique l'assurance maritime.

Quoi qu'il en soit, ces organisations¹⁷, au nombre de 15 en 1933, constituent une preuve éclatante de la malléabilité du système d'assurances « Lloyd's », et un démenti à l'opinion soutenant le déclin et la disparition des assureurs individuels après la guerre, puisque 10 de ces organisations sont nées après 1924 et le reste quelques années avant la guerre.

(17) Pour leurs noms et situation financière, voy. la publication annuelle *Best's Insurance Reports*, New-York, 1933, p. 1075 et s.

LES AGENTS DU LLOYD'S

I

A. — Nous avons vu comment furent nommés, en 1811, les premiers *Lloyd's agents* et, dans un bref aperçu sur leur organisation, esquissé les principaux motifs auxquels ils doivent leur existence¹.

Aujourd'hui, il y a des agents, sous-agents, et leurs représentants, dans tous les ports du monde de quelque importance, et leur nombre, si on ne compte que les agents et sous-agents atteint 1.600. L'importance de ce chiffre est d'autant plus significative qu'il faut compter que dans beaucoup d'Etats, il y a un seul agent qui, étant une maison de commerce, a ses représentants dans tous les ports du pays.

Insistons de nouveau sur le fait très important que ces agents sont uniquement des représentants de la Corporation du Lloyd's. Ainsi, il ne faut pas les confondre avec les *underwriters agents*, qui ne sont que des fonctionnaires et mandataires des membres assureurs, travaillant pour leur compte dans la *underwriter's room* du Lloyd's. Ils ne sont, pas plus, des agents d'assurance et même pas des agents maritimes *stricto sensu*, pour le simple motif que le Lloyd's, leur mandant, n'est ni une société d'assurance, ni une société de navigation.

Dans un qualificatif libre, juridiquement assez impropre, mais symbolisant, à notre avis, la quintessence de leur rôle dans le commerce maritime mondial, il n'est pas exagéré de voir dans leur organisation une vraie police internationale de la navigation. En relevant bientôt les principaux détails de leurs attributions, telles que fixées par le Lloyd's, on se rendra compte de la mesure dans laquelle notre définition se trouve justifiée.

B. — Au point de vue de l'assurance, il est à remarquer que, si par la nature de leurs fonctions ils ne sont pas les mandataires des assureurs², il est devenu d'usage dans la police du Lloyd's, comme dans la plupart des polices anglaises et étrangères, d'insérer une clause où il est fait allusion à leur entremise :

(1) *Supra* § 7, I ; § 9, II ; § 10, II.

(2) *Wilson v. Salamandra Ins. Co* (1903), 8, Com. Cass. 129.

« En cas d'accident duquel peut résulter, sous cette police, une réclamation pour perte ou avarie, le règlement sera facilité si on avertissait immédiatement l'agent du Lloyd's le plus proche ».

Dans cette rédaction³, la clause ne semble avoir aucun effet obligatoire ; elle est une simple recommandation d'usage dépourvue de toute sanction. Mais dans les Clauses de l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres, qui régissent aujourd'hui toutes les assurances anglaises, y compris celles du Lloyd's⁴, il existe une clause qui fait allusion aux agents du Lloyd's dans des termes autrement conçus que ceux de la clause précitée.

Dans l'assurance sur corps, la nécessité d'un contrôle sévère se fait spécialement sentir par suite du fait que le montant important de la moindre avarie est susceptible de favoriser l'exercice d'une fraude de la part de l'assuré, ou, en cas de bonne foi, de causer un préjudice à l'assureur par le choix d'un chantier de réparations qui, lui-même, où l'endroit où il se trouve situé, sont désavantageux pour l'assureur. D'où, l'introduction d'une disposition spéciale dans les Conditions pour l'assurance sur corps, se présentant sous la forme d'une clause pénale, connue sous le nom de *Notice and Tender Clause*.

La première partie de cette très volumineuse et importante clause⁵ stipule que l'assuré est obligé, dès qu'il apprend la survenance d'un sinistre, d'en donner avis (*notice*) à l'assureur ou, si l'assuré habite à l'étranger, à l'agent du Lloyd's le plus proche. Rappelons, en passant, que cette disposition n'est pas superflue, car d'après la loi anglaise de 1906, l'assuré n'est obligé de donner avis des sinistres que dans les cas qui donnent lieu au délaissement (art. 62). Les assureurs se réservent ainsi le droit de nommer leur expert d'avarie et, en payant les dépenses supplémentaires, de décider de l'endroit où le navire devra se diriger pour les réparations. La deuxième partie, autrefois une clause distincte, permet aux assureurs de prendre l'initiative en vue de l'établissement des devis (*tenders*) ou d'exiger la même chose de la part des assurés. Mais dans ce cas, les premiers peuvent s'opposer au choix du port ou de la firme de réparation. Quand, en échange, le devis est accepté par les assureurs, ceux-ci s'engagent à faire à l'assuré une bonification (*allowance*) de £ 30 %, par an, sur la valeur assurée, pour le temps perdu dans l'attente du devis. C'est là encore une stipulation excep-

(3) Insérée en bas de l'imprimé Lloyd's.

(4) Voy. rôle de ces clauses, *infra* § 18.

(5) *Institute Voyage Clauses*. - Hulls, clause n° 13 ; *Institute Time Clauses*. - Hulls, clause n° 19 ; toutes aux conditions du 1.6.36. Pour le texte entier, aux conditions de 1931, légèrement modifié depuis, voy. R. de Smet, *Les assurances maritimes*, Paris, 1934, p. 779, clause n° 14.

tionnelle car l'indemnité de chômage (*demurrage*) et, en général, les conséquences de tout retard ne sont jamais à la charge des assureurs⁶. La clause finit par prévoir qu'au cas de non-accomplissement par l'assuré des conditions y incluses, il sera fait une déduction de £ 15 % du montant de l'indemnité⁷.

C. — Une autre intervention de l'agent du Lloyd's, cette fois-ci simplement en faveur de l'assuré, se manifeste en cas de police du Lloyd's pour le compte d'un assuré qui, n'habitait pas l'Angleterre, a demandé que le payement éventuel de l'indemnité soit fait à l'étranger. A ce propos, il existe certains imprimés du Lloyd's contenant trois clauses connues sous le nom *Settlement abroad clauses*⁸. Dans une première, qui se trouve en marge de la police du côté gauche et au-dessous du sceau à l'ancre du Lloyd's, il est fait mention que tel agent (suit un blanc pour son nom) est autorisé à procéder au règlement et à payer (*adjust and settle*) toute réclamation qui peut naître sous la police (suit un autre blanc pour la signature du représentant du Comité du Lloyd's). Dans les deux autres clauses il est stipulé que le règlement doit se faire strictement d'après les règles en cours établies par le Comité du Lloyd's (*Lloyd's standing regulation for the settlement of claims abroad*) qui, sans être expressément mentionnées, sont « censées faire partie de la police » ; on y spécifie encore que l'agent n'est pas personnellement responsable en cas d'erreur et qu'il n'a pas autorité pour représenter les assureurs ou la corporation en justice, le tribunal d'élection étant celui des assureurs, à Londres. Malgré toutes ces réserves, on peut se demander s'il n'y a là un vrai mandat juridique à autorité réduite qui pourrait soulever certaines difficultés même devant une Cour anglaise ; il n'y a pourtant pas de jurisprudence à ce sujet.

D. — Les dispositions établies par le Comité du Lloyd's pour le payement d'assurance à l'étranger (*Special instruction to Lloyd's agents relating to settlements of claims abroad*), imprimées à leur usage dans une édition privée, contiennent un ensemble de règles anglaises pour le règlement d'avaries dans le détail desquelles nous ne saurions entrer. En échange, nous avons fait usage d'un autre recueil privé très important : *Instructions to agents and their surveyors*, dont nous avons décidé de suivre en ligne générale le plan, dans le but de mieux faire comprendre le rôle de leur organisation au point de vue commercial. A travers les principaux détails extraits, dans l'ordre de ces « Instructions aux agents », nous placerons, là où il en sera besoin, nos propres observations, et il

(6) *Infra*, § 42, IV.

(7) Comp. avec Police française sur corps de 1928, art. 18 e 20.

(8) Imprimées en rouge.

en sera surtout ainsi de certaines questions juridiques que soulève leur intervention.

II

A. — GÉNÉRALITÉS

Dans tout acte d'intervention de quelque nature, l'agent ne doit pas être considéré comme le représentant légal des assureurs, mais, à moins de procuration spéciale pour chaque police en particulier, plutôt comme une personne dont le devoir est, par la nature de sa fonction, de protéger les assureurs en général contre la fraude, négligence, dépenses exagérées, etc., dans la manière de traiter la propriété en péril ou avariée. Il n'a donc pas le pouvoir légal d'agir pour le compte du Comité ou de quelque membre assureur, de les représenter en justice ou d'accepter conventionnellement la compétence d'un tribunal étranger. Ajoutons à ce propos qu'il a été jugé que l'assureur, membre du Lloyd's, n'ayant aucun contrôle direct ou effectif sur la nomination des agents du Lloyd's, et que ces derniers devant communiquer leurs informations à la corporation et non pas à l'assureur, n'étant pas ses mandataires ou représentants commerciaux, on ne doit pas appliquer à un tel assureur, dans l'espèce réassureur, le principe que « ce qui est connu par le mandataire est présumé connu par le mandant » (*knowledge of agent is knowledge of principal*), pour l'empêcher d'annuler le contrat pour fausses déclarations ou réticences, sous prétexte que l'agent du Lloyds sur la place connaissait l'étendue du risque ou, dans l'espèce, des conditions de l'assurance primitive⁹.

Dès qu'un agent a télégraphié au Lloyd's pour annoncer qu'un navire se trouve en détresse dans son district, le Lloyd's informe les intéressés, armateurs, chargeurs et leurs assureurs, et si les susdits intéressés directement ou par l'intermédiaire du Comité, ou de la *Salvage Association*, demandent l'aide de l'agent, mais seulement à cette condition, ce dernier interviendra de la manière qui sera exposée plus loin. Mais il est strictement interdit aux agents du Lloyd's d'agir comme les représentants d'une société commerciale de sauvetage sans le consentement du Comité. Une seule exception est faite en faveur de la *Salvage Association* de Londres qui recourt en effet souvent à leurs services, mais, nous l'avons vu¹⁰, cette dernière n'est pas une véritable société commerciale de sauvetage.

L'agent doit faire connaître ses nom et qualités par des

(9) *Wilson v. Salamandra Ins. Co* (1903), 8 Com. Cas. 120, 128 et 129 ; cité aussi par Bosc, p. 48.

(10) *Supra* § 10, II.

signes extérieurs et par une publicité adéquate, dans la presse, bureaux de poste, etc., et annoncer sa nomination au consul britannique du pays ainsi qu'aux douanes, directions des ports, ou toute autre autorité intéressée dans le commerce maritime en général. Les sous-agents sont nommés sur la proposition des agents par le Comité du Lloyd's dans toutes les places où ils paraissent être nécessaires mais restent sous le contrôle de l'agent qui est responsable de leurs actes. Leur nom, ainsi que tout changement, doit être annoncé au *Agency committee* du Lloyd's, qui comprend actuellement des représentants de sociétés d'assurances et des armateurs, membres du Lloyd's. De même tout changement dans la composition, direction, ou de la raison sociale d'une firme qui est agent du Lloyd's doit être annoncé au Comité. En cas de faillite ou insolvabilité notoire, la nomination de l'agent ou du sous-agent est, bien entendu, annulée.

B. — INFORMATION MARITIME

Toutes les questions importantes ayant trait au commerce maritime ou autre, et pouvant intéresser les membres assureurs ou non assureurs, doivent être communiquées au Lloyd's, soit par des rapports mensuels, soit, en cas d'urgence, par une communication spéciale télégraphique. Parmi les choses sur lesquelles l'agent doit insister particulièrement dans son rapport, mentionnons :

a) Ouverture de nouveaux ports dans son pays ou district ;
 b) Modifications ou innovations dans les routes ou règles de navigation, règlements des ports, systèmes des signaux, conditions de débarquement et chargement, etc., et en général tous les nouveaux risques que présentent la navigation dans les environs. (C'est sur la base de ces renseignements qu'est fait le *Lloyd's Confidential Port Records* ¹¹⁾).

c) Installation de phares et stations télégraphiques ;
 d) Conditions ou modifications du travail dans les ports et des communications accessoires par chemins de fer ;

e) Renseignements sur les vols, ou fraudes trop répétées, probabilité de grève ou autres conflits de travail, ou de tout événement politique important susceptible d'avoir une influence sur le risque de « grèves ou révolutions ».

De plus, il y a une catégorie d'informations confidentielles uniquement à l'usage de l'assureur intéressé concernant :

a) Chargements exceptionnels ou toute autre cause rendant le navire innavigable (*unseaworthy*) ;

b) Arrivée ou départ des navires assurés dont le lestage

(11) *Supra* § 14, III, C.

est mal fait ou qui porte un chargement en pontée non déclaré ;

c) Toute suspicion raisonnable de la part de l'agent à propos d'une réclamation en paiement d'assurance.

Les agents doivent aussi communiquer certaines informations à la *Salvage Association* et toutes celles concernant un navire britannique aux consulats anglais. En échange, d'après les instructions du ministère des Affaires étrangères, les consulats anglais doivent annoncer à l'agent du Lloyd's de leur juridiction toutes les nouvelles maritimes reçues des capitaines de navires ou de toute autre source. De même, une convention passée avec le *Lloyd's Register* oblige les surveillants (*surveyors*) s'occupant de la classification des navires à faire immédiatement un rapport à l'agent du Lloyd's de toute avarie à un navire ou à ses moteurs pour que ce dernier puisse les transmettre au Lloyd's.

C. — SINISTRES, AVARIES, SAUVETAGE ET PAYEMENT D'ASSURANCE

Etre commissaire d'avaries, c'est, après l'aide apportée aux services des informations, la principale attribution des agents du Lloyd's.

Dans pareilles circonstances, ils doivent offrir leur assistance au capitaine du navire et à tout autre représentant des parties intéressées. A cet effet, ils nomment un expert pour la constatation de l'avarie (*surveyor* ou *claim assessor*), contrôlent, dans la mesure de leurs connaissances techniques, les rapports d'avarie établis par ces derniers sur les formulaires-type fournis par le Lloyd's, et, enfin, authentifient la signature de l'expert. Mais si l'agent, ainsi requis par l'assuré, émet un certificat constatant une certaine avarie et un pourcentage de la perte, ce certificat n'engage pas l'assureur du Lloyd's car il résulte des instructions d'après lesquelles les agents doivent travailler que, pour qu'il en soit autrement, l'assureur doit donner à l'agent une autorisation spéciale ¹².

Sur l'avis des assureurs ou d'autres parties intéressées, et sur le rapport des experts, les agents exécutent les décisions relatives à la réparation du navire sur place ou l'aident à poursuivre son voyage jusqu'au port de destination ou jusqu'à un autre chantier de réparation. En tous cas, ils ne peuvent engager la responsabilité des assureurs en donnant un certificat de bon état de navigabilité ou en acceptant ou rejetant le délaissement ¹³.

La nomination d'un surveillant pour la conservation de la propriété avariée, le contrôle des ventes aux enchères, et en

(12) *Drake v. Marryat* (1823), 1 B. & Cr. 473. Cette jurisprudence s'explique très bien si l'on considère que le constat d'avarie n'est pas vraiment contradictoire, car l'agent du Lloyd's ne représente pas l'assureur.

(13) *Drake v. Marryat* précit., 1 B. & Cr. 478.

général la répression de la fraude des assurés incombent aussi aux mêmes agents, et les services ainsi rendus aux assureurs leur ont acquis de la part de ces derniers une telle confiance que, en dehors des transactions que les premiers sont souvent autorisés à négocier discrétionnairement, le paiement immédiat d'une réclamation ou, au contraire, l'opposition à ce paiement et l'intervention de la justice dépendent pratiquement de l'avis favorable ou défavorable des agents.

Au cas d'avaries au navire, ils aident le capitaine à faire si possible les réparations provisoires, en certifiant ou rectifiant les devis de réparations et, s'ils sont autorisés, consentent des prêts à la grosse sur le navire (*bottomry*) ou la cargaison (*respondentia*) ¹⁴, ou procèdent à l'affrètement d'un autre navire pour le transport des marchandises à destination.

Dans l'avarie commune, l'intervention obligatoire ou facultative des assureurs anglais requièrent certaines explications que nous fournirons à un autre endroit de cet ouvrage, lors de l'étude juridique de l'avarie commune (*general average*) ¹⁵. C'est alors que l'on comprendra la possibilité fréquente de l'intervention de l'agent et l'emploi par ce dernier, ou ses instances auprès des parties intéressées à faire usage des formulaires-type établis par le Lloyd's pour le compromis d'avarie (*Lloyd's average bond*), pour le récépissé de dépôts provisoires (*Lloyd's general average deposit receipt*), ou de la garantie que le Lloyd's donne, sur l'ordre de ses membres assureurs, aux armateurs intéressés, garantie qui prend la forme d'un effet négociable appelé *Lloyd's general average bond and guarantee*, et qui tend de plus en plus à remplacer les dépôts en espèces ou autres cautions habituelles.

De même, lorsqu'un navire est en détresse, l'agent du Lloyd's prête son ministère aux pourparlers de sauvetage, contrôle les opérations et exerce son influence autoritaire pour que les parties acceptent des contrats de sauvetage basés sur le principe *no cure no pay*, et qu'elles emploient de préférence le contrat-type établi par le Lloyd's sur la même base, le fameux *Lloyd's Form of Salvage Agreement*.

Enfin, quand la police d'assurance contient les clauses « de paiement à l'étranger » (*settlement abroad*) les réclamations d'indemnités sont adressées à l'agent du Lloyd's. Ce dernier contrôle le bien-fondé des réclamations, calcule avec l'aide d'experts le montant de la perte (mais, en cas de doute, se met en communication avec les assureurs de Londres) et, après avoir accumulé toutes les preuves et documents à l'appui, il tire une traite à 15 jours sur le *Comité du Lloyd's*, en

(14) Moyennant des contrats-type établis par le Lloyd's, voy. texte dans le *Lloyd's Calendar*, 1936, pp. 181-184.

(15) *Infra*, § 39, II, A.

faveur de l'assuré, contre un reçu en due forme de la part de ce dernier. A l'arrivée de la traite, avec les documents, expertises et rapports de l'agent, le Comité du Lloyd's honore sa signature dans ledit délai, et, à son tour, se fait rembourser par les assureurs intéressés.

D. — ASSURANCES NON MARITIMES

Avec le développement de ces assurances au Lloyd's, les agents ont été chargés, sous des conditions qui sont en dehors de notre sujet, de s'occuper des intérêts généraux des membres assureurs et, d'après le même système juridique, ils ne représentent généralement les assureurs individuels qu'en vertu d'une procuration spéciale.

E. — RÉMUNÉRATION

Le Lloyd's n'alloue aucun traitement fixe à ses agents, la rémunération de ces derniers se faisant par les parties qui ont eu recours à son aide. Ceci n'empêche pas qu'en outre de ce qu'ils reçoivent des armateurs et consignataires, ils soient rémunérés par les assureurs, membres du Lloyd's quand ils sont intervenus pour leur compte.

Les bénéfices des agents consistent uniquement dans une somme proportionnée aux temps et difficultés de leur travail et sous aucun motif ils ne sont autorisés par le Lloyd's à baser leur rémunération sur la valeur du navire ou du chargement ou de la propriété sauvée en cas de sinistre. Sur cette base, ils ont droit à une commission « raisonnable » pour : a) le montant des ventes des navires ou des marchandises avariées dont ils sont chargés, et b) le montant des avances faites pour les réparations, assistance, et sauvetage des navires et sur prêts à la grosse. Pour les autres sortes de travaux, il existe un tarif établi par le Lloyd's, sauf pour ce qui concerne les experts et les surveillants employés par les agents, pour la rémunération desquels il faut se référer aux commissions en usage sur chaque place.

Il est aussi formellement interdit aux agents de participer pour leur propre compte dans les ventes aux enchères des biens avariés ou d'accepter les commissions de la part des compagnies de sauvetage ou des chantiers maritimes. Toutes les contestations ainsi que les comptes annuels concernant leurs bénéfices doivent être présentés à l'*Agency Committee* du Lloyd's.

F. — L'AGENT ASSUREUR POUR SON PROPRE COMPTE

On trouve souvent à l'étranger des agents du Lloyd's qui pratiquent l'assurance maritime ou non maritime dans leurs

districts. Cela peut être fait de deux manières : soit comme intermédiaire entre les assurés et un *Lloyd's broker*, car aucune assurance ne peut être faite directement avec les assureurs du Lloyd's, soit pour son propre compte comme tout autre assureur. Mais dans ce dernier cas, il arrive presque toujours que l'agent se réassure lui-même au Lloyd's, toujours par l'intermédiaire d'un courtier du Lloyd's, la différence de primes constituant son unique bénéfice. En pratique, on emploie dans ces cas une police pareille à celle du Lloyd's, dont le texte ne diffère que par des mentions incompatibles avec cette dernière, comme celles portant sur la catégorie juridique de la firme de l'agent (qui peut être une société), sur l'évaluation et somme assurée en monnaie étrangère, et sur la place où le contrat a été conclu.

CHAPITRE III

NOTIONS PRATIQUES SUR L'ASSURANCE AU LLOYD'S

§ 16

LE COURTIER

I

Notions générales

A. — En Angleterre, la plus grande partie des assurances sont effectuées par l'intermédiaire libre d'un courtier d'assurance, qu'on y appelle un *insurance broker*, ou, simplement *broker*.

Les exceptions à cette pratique ne concernent que les polices souscrites par quelques sociétés d'assurances, et encore cela n'arrive que très rarement. Pour le Lloyd's, il ne peut y avoir aucune dérogation à ce sujet. Les assureurs membres de cette corporation ne possèdent, en effet, aucune organisation spécialisée dans le contrôle des risques sous tous leurs aspects, ou une qui s'occuperait en même temps du placement des assurances. Ce tout dernier point est d'ailleurs en dehors du rôle des *Lloyd's Agents* et le contrôle des risques ou les renseignements que ces derniers peuvent fournir sur les assurés ne s'exercent, dans la mesure où ils sont possibles, qu'après coup¹. Les assureurs du Lloyd's, plus que toutes les sociétés d'assurances, travaillent en quelque sorte à l'aveugle. C'est ce qui explique l'importance que présente pour ces derniers l'intermédiaire des courtiers et, par suite, l'aspect original qu'ont pris les relations entre les courtiers et les membres du Lloyd's.

B. — Il faut en effet savoir que ce ne sont pas tous les courtiers qui peuvent travailler avec le Lloyd's. A ce propos,

(1) *Supra*, § 15.

les courtiers anglais sont divisés en deux groupes. Il y a d'abord les courtiers ordinaires, ceux qui ne sont pas agréés par le Lloyd's et qu'on appelle les *outside brokers*, et, d'autre part, ceux agréés par le Lloyd's, soit les *Lloyd's brokers* ².

Cette division, que l'on croirait uniquement commerciale, est, en réalité, sanctionnée aussi, indirectement, par la loi.

En effet, les statuts du Lloyd's défendent à leurs membres de travailler avec un courtier qui n'est pas, lui-même, membre du Lloyd's. Cela résulte indirectement, mais d'une manière très efficace, de l'interdiction pour les membres d'ouvrir un compte d'assurances à toute personne qui n'est pas un *member* ou *subscriber* au Lloyd's, et le fait de travailler en compte courant est, depuis le commencement du XIX^e siècle, la pièce essentielle de l'organisation commerciale du Lloyd's. Or, la susdite disposition est sanctionnée législativement par l'article 5 de l'Annexe du *Lloyd's Act* de 1871, qui accorda la personnalité civile au Lloyd's ³.

Ce système cache, selon nous, une mesure de politique commerciale extrêmement intelligente de la part des assureurs. Avec elle, non seulement un acte de collusion apparaît improbable, mais même la possibilité pour le courtier de négliger les intérêts des assureurs est pratiquement éloignée, malgré le fait que, nous allons bientôt le voir, d'après le droit anglais, le courtier est le mandataire de l'assuré. En effet, le courtier aura, d'un côté, une obligation légale vis-à-vis de l'assuré, son mandant, et de l'autre côté, une obligation purement morale envers ses collègues membres du Lloyd's, les assureurs. Mais la balance de ses intérêts commerciaux restreint singulièrement son choix : d'une part, il ne risque que la perte d'un client, mais de l'autre il y a la grave sanction d'être exclu du Lloyd's, ce qui signifie pratiquement, même si les motifs de son exclusion ne sont point publiés, sa ruine.

C. — Puisque, pour être agréé par le Lloyd's, le candidat doit devenir membre, les formalités et les garanties qui entourent son admission sont les mêmes que celles imposées pour l'entrée des autres personnes ⁴. Généralement, les courtiers admis au Lloyd's font partie de la catégorie des membres appelés *subscribers*. Mais rien ne s'oppose, et cela arrive fréquemment, à ce qu'il soit lui-même un membre assureur (*underwriting member*). Mais l'usage interdit à un tel courtier, à moins qu'il fasse partie d'une société en nom collectif dont les autres associés ne sont pas tous membres

(2) Depuis 1910, la majorité des courtiers anglais sont réunis dans une association, la *Insurance Brokers Corporation*, dont font aussi partie les courtiers du Lloyd's. Mais tous ces derniers sont groupés séparément dans la *Lloyd's Brokers Association*, qui comprend 343 membres pour l'année 1936.

(3) *Supra*, § 10, I.

(4) *Supra* § 12, II, A.

assureurs, de travailler au Lloyd's en la double qualité de courtier et d'assureur, et de se dispenser de l'intermédiaire d'un autre courtier du Lloyd's. Car l'intermédiaire d'un *Lloyd's brokers* est la règle absolue au Lloyd's et elle ne souffre aucune exception, qu'il s'agisse de l'assurance maritime ou non maritime. Il en est ainsi même quand l'assurance est faite à l'étranger, où il n'y a pas de courtiers du Lloyd's, mais où ces derniers travaillent, soit par leurs représentants, soit avec d'autres courtiers par des conventions suivant lesquelles ces derniers ont le droit — dans certaines conditions — de conclure des assurances dites « du Lloyd's » pour le compte des premiers⁵.

La lourde responsabilité pécuniaire qui pèse sur les courtiers du Lloyd's, dans les circonstances que nous exposerons bientôt, les obligent à présenter des garanties financières similaires à ceux des membres assureurs. Ils sont, par suite, contraints par le comité du Lloyd's à déposer lors de leur entrée une somme que ce dernier fixe discrétionnairement et qui entre dans le *Deposit trust fund* du Lloyd's, et d'assurer leur solvabilité annuelle au moyen des *guarantee policies*⁶. Enfin, leurs livres de commerce sont soumis annuellement au contrôle du comité du Lloyd's, et cela malgré le fait que lesdits courtiers ont le droit de placer des assurances autre part qu'au Lloyd's.

D. — Entre les deux susdites catégories de courtiers anglais, il y a certaines différences qui portent sur leur manière de travailler et qui influencent, par suite, la nature juridique des relations entre les trois parties : l'assuré, le courtier et les assureurs. Il serait néanmoins impossible de les détacher uniquement par rapport aux assurances du Lloyd's. Il y a des détails d'ordre général, aussi bien au point de vue pratique qu'au point de vue juridique, qui sont communs à tous les courtiers. Ce n'est donc que par comparaison que nous resterons dans le cadre de cet ouvrage et nous nous proposons de le faire en adoptant certaines divisions qui, bien qu'artificielles, auront la prétention de rendre plus clair un complexe de situations juridiques et pratiques, presque inconnues sur le continent.

II

Relations de l'assuré et du courtier

A. — Lorsqu'une personne s'adresse à un courtier anglais dans le but de contracter une assurance, ce dernier procède

(5) Voy. exemple d'un tel contrat, Vacheret, *op. cit.* p. 117, note 1.

(6) Pour la signification de ces garanties, voy. *supra*, § 13, II.

de la manière suivante : il rédige une sorte de brouillon, appelé *slip*, qui correspond à l'arrêté d'assurance continental, où il indique en abrégé et de la manière la plus rudimentaire les principales conditions de l'assurance⁷. Ce *slip* est présenté, soit aux sociétés, soit aux assureurs du Lloyd's, soit aux deux à la fois, et si les conditions sont agréées par les deux parties, les assureurs préparent le *slip*, en indiquant à côté de leurs signatures la partie du montant du risque que chacun veut assumer. L'opération est continuée jusqu'au moment où la valeur du risque est entièrement souscrite. Lorsque l'assureur est une société, le courtier procède à la rédaction d'un arrêté d'assurances plus détaillé, qu'on appelle le *long slip*, et envoie ce dernier avec le premier arrêté, appelé parfois *short slip*, à l'assureur pour qu'il rédige la police. Si l'assurance est souscrite au Lloyd's, le courtier du Lloyd's rédige lui-même la police et, en lui annexant le *short slip*, l'envoie à la signature de l'Office des signatures du Lloyd's⁸. Avant que la police soit rédigée, l'assuré reçoit une confirmation de la conclusion du contrat, à savoir une *covering-note*⁹, qui est émise par la société d'assurance, ou en cas d'assurance avec le Lloyd's, par le courtier. D'habitude, la dite confirmation est accompagnée d'une note de débit pour les primes.

B. — L'assuré doit payer les primes comptant. Il se peut aussi que le courtier travaille par compte courant avec l'assuré, surtout quand ce dernier est un client connu. Dans ce cas les primes sont dues, d'habitude, le 8 du mois suivant. Mais il n'y a à ce propos aucun usage obligatoire. Pour les assurances très importantes, comme celles sur un grand steamer assuré pour 12 mois ou pour les polices flottantes, l'assuré peut obtenir un paiement de primes par échéances. En pareille hypothèse, le courtier obtient de l'assuré une autorisation écrite lui permettant d'annuler la police au cas de défaut de paiement à l'échéance. Outre cette précaution le courtier est protégé par la possibilité de demander aux assureurs la ristourne de prime d'usage.

Quelquefois, le courtier garantit à l'assuré la solvabilité de l'assureur, cas dans lequel le courtier est appelé, en anglais, agir *del credere*. La convention du croire, est, elle-même, une sorte d'assurance de solvabilité très peu usitée sur le continent, par laquelle le courtier se porte, comme une caution, mais sans le bénéfice de discussion, personnellement garant de l'exécution du contrat jusqu'au complet désintéressement de l'assuré¹⁰. Le courtier a droit alors à une com-

(7) Pour le *slip*, voy. *infra*, § 17.

(8) *Supra*, § 14, I, A.

(9) Pour sa valeur juridique, voy. *infra* § 17.

(10) Lyon-Caen et Renault, *Traité de Droit commercial* (8 vol.), 4^e éd. 1906, t. III, n^{os} 449 et s. ; IV, n^o 1009 bis.

mission spéciale, appelée, en anglais, *comission del credere*¹¹. Conçue à une époque où il n'y avait aucune organisation légale des réserves des assureurs, cette convention tend à disparaître de l'usage. Il est en tout cas inexact d'affirmer, comme on le fait parfois¹², que le courtier du Lloyd's est ducroire.

C. — En vertu d'un usage qui date de plus d'un siècle, et qui est aujourd'hui confirmé par l'article 53 du *Marine Insurance Act de 1906*, lorsqu'une assurance maritime a été contractée par l'intermédiaire d'un courtier, ce courtier est directement responsable envers l'assureur du paiement de la prime¹³. Jadis, la jurisprudence considérait que cette obligation du courtier n'existait que dans les polices qui, telle celle du Lloyd's, portaient une reconnaissance du paiement de la prime¹⁴. Mais, dès 1897, la jurisprudence changea d'avis, et dans l'affaire *Universo Ins. Co. of Milan v. Merchants' Marine Ins. Co.*, (1897) 2. Q. B. 93, on vint même à décider qu'une clause stipulant expressément l'obligation de l'assuré de payer les primes à l'assureur ne pouvait avoir pour effet de déroger audit usage. Sur ce dernier point, l'article 53-1° infirme cette jurisprudence puisqu'il prévoit textuellement la possibilité d'une dérogation contraire. Nous verrons bientôt que ce système s'explique juridiquement par une convention fictive de prêt entre l'assureur et le courtier : le dernier est censé avoir payé immédiatement les primes à l'assureur et celui-ci lui avoir prêté le même montant (*infra*, sous-sect. IV, A.).

Pour le moment, de ce qui précède, il suffit de savoir que le courtier, étant censé avoir payé les primes à l'assureur, a le droit au paiement immédiat des primes de la part de l'assuré¹⁵.

D. — D'après le droit anglais, le courtier est le mandataire (*agent*) de l'assuré et non pas de l'assureur, vis-à-vis duquel il ne peut donc encourir aucune responsabilité¹⁶.

Comme le contrat de courtage est un contrat onéreux, au premier abord, il paraîtrait plutôt que le courtier soit le mandataire de l'assureur, car c'est de ce dernier que, sous des modalités que nous examinerons par la suite, il touchera sa rémunération. Mais en réalité c'est toujours l'assuré, son mandant (*principal*), qui supporte en dernier lieu

(11) La garantie qu'offre ainsi le courtier est un contrat onéreux indépendant de celui d'assurance ; si donc ce dernier est annulé pour manque de cause, le courtier a néanmoins droit à la commission spéciale *Caruthers v. Graham* (1811), 14 East, 328.

(12) James et John Paul Gavare, *Lloyd's assurance maritime*, Revue politique et parlementaire, juillet 1934, p. 81.

(13) Arnould, I, sect. 106.

(14) Voy. *infra*, § 48, I.

(15) Arnould, II, sect. 107.

(16) Arnould, I, sect. 101 ; Richards, *The Law of Insurance*, Londres 1921, sect. 75 et s.

le courtage, et ce n'est, comme le statue la jurisprudence anglaise, « que pour la commodité de la conclusion des affaires qu'on emploie cette méthode indirecte de règlement »¹⁷.

Les exceptions à ce principe sont nées par suite d'un besoin de simplification dont la pratique s'est fait l'écho longtemps avant nos jours.

L'article 53-1° de la loi de 1906, sanctionne une solution éminemment pratique en décidant que le courtier est directement responsable envers l'assureur du paiement de la prime¹⁸. Cela évite les innombrables distinctions auxquelles on se livre sur le continent sur la qualité dans laquelle a agi le courtier, dans le but de savoir si on le rendra ou non responsable des primes¹⁹, distinctions qui sont souvent impossibles au point de vue juridique²⁰ et qui ont pour effet de nier l'existence d'une profession distincte de courtier. En outre la loi anglaise évite le conflit qui existe encore dans quelques pays entre la loi ou la jurisprudence — qui admettent que le courtier est mandataire de l'assureur dans certaines situations — et la pratique qui, se souciant peu de la logique juridique, admet que le courtier est tenu envers l'assureur du paiement des primes, soit en vertu de l'usage des places²¹, soit par des clauses par lesquelles on acquitte l'assuré et on débite le courtier en compte courant²².

La véritable exception faite à la règle que le courtier est mandataire de l'assuré, consiste dans une jurisprudence anglaise qui décide que pour ristourne de primes, jusqu'au moment où elle est déterminable, le courtier est en même temps le mandataire de l'assuré, pour la recevoir, et de l'assureur, pour la payer²³. Nous verrons bientôt les raisons qui ont motivé cette solution (*infra*, sous-sect. IV, E), que diminue dans une certaine mesure l'élégance du système juridique anglais qui tend, comme cela doit l'être, à refuser qu'une personne puisse être à la fois le mandataire de deux parties contractantes ayant des intérêts opposés.

E. — Comme mandataire de l'assuré pour la conclusion du contrat, le courtier est responsable de toutes les fautes dommageables qu'il commet dans sa mission. Sa responsabilité

(17) *Assurance v. Lloyd*, 9 Q. B. 341, 11 Q. B. 341.

(18) Aux États-Unis, il y a une pratique semblable, mais l'usage n'étant pas général, on a écrit une loi sur le sujet, *l'acte sur la loi de l'assurance*, *Act on the Law of Insurance*, par M. J. M. M. M., 1894, p. 145, de la 2^e éd. ; *Marine Ins. Co. v. Lloyd*, 100 F. 2d 540.

(19) *Assurance v. Lloyd*, 9 Q. B. 341, 11 Q. B. 341, 12 Q. B. 341, 13 Q. B. 341, 14 Q. B. 341, 15 Q. B. 341, 16 Q. B. 341, 17 Q. B. 341, 18 Q. B. 341, 19 Q. B. 341, 20 Q. B. 341, 21 Q. B. 341, 22 Q. B. 341, 23 Q. B. 341, 24 Q. B. 341, 25 Q. B. 341, 26 Q. B. 341, 27 Q. B. 341, 28 Q. B. 341, 29 Q. B. 341, 30 Q. B. 341, 31 Q. B. 341, 32 Q. B. 341, 33 Q. B. 341, 34 Q. B. 341, 35 Q. B. 341, 36 Q. B. 341, 37 Q. B. 341, 38 Q. B. 341, 39 Q. B. 341, 40 Q. B. 341, 41 Q. B. 341, 42 Q. B. 341, 43 Q. B. 341, 44 Q. B. 341, 45 Q. B. 341, 46 Q. B. 341, 47 Q. B. 341, 48 Q. B. 341, 49 Q. B. 341, 50 Q. B. 341, 51 Q. B. 341, 52 Q. B. 341, 53 Q. B. 341, 54 Q. B. 341, 55 Q. B. 341, 56 Q. B. 341, 57 Q. B. 341, 58 Q. B. 341, 59 Q. B. 341, 60 Q. B. 341, 61 Q. B. 341, 62 Q. B. 341, 63 Q. B. 341, 64 Q. B. 341, 65 Q. B. 341, 66 Q. B. 341, 67 Q. B. 341, 68 Q. B. 341, 69 Q. B. 341, 70 Q. B. 341, 71 Q. B. 341, 72 Q. B. 341, 73 Q. B. 341, 74 Q. B. 341, 75 Q. B. 341, 76 Q. B. 341, 77 Q. B. 341, 78 Q. B. 341, 79 Q. B. 341, 80 Q. B. 341, 81 Q. B. 341, 82 Q. B. 341, 83 Q. B. 341, 84 Q. B. 341, 85 Q. B. 341, 86 Q. B. 341, 87 Q. B. 341, 88 Q. B. 341, 89 Q. B. 341, 90 Q. B. 341, 91 Q. B. 341, 92 Q. B. 341, 93 Q. B. 341, 94 Q. B. 341, 95 Q. B. 341, 96 Q. B. 341, 97 Q. B. 341, 98 Q. B. 341, 99 Q. B. 341, 100 Q. B. 341.

(20) *Assurance v. Lloyd*, 9 Q. B. 341, 11 Q. B. 341, 12 Q. B. 341, 13 Q. B. 341, 14 Q. B. 341, 15 Q. B. 341, 16 Q. B. 341, 17 Q. B. 341, 18 Q. B. 341, 19 Q. B. 341, 20 Q. B. 341, 21 Q. B. 341, 22 Q. B. 341, 23 Q. B. 341, 24 Q. B. 341, 25 Q. B. 341, 26 Q. B. 341, 27 Q. B. 341, 28 Q. B. 341, 29 Q. B. 341, 30 Q. B. 341, 31 Q. B. 341, 32 Q. B. 341, 33 Q. B. 341, 34 Q. B. 341, 35 Q. B. 341, 36 Q. B. 341, 37 Q. B. 341, 38 Q. B. 341, 39 Q. B. 341, 40 Q. B. 341, 41 Q. B. 341, 42 Q. B. 341, 43 Q. B. 341, 44 Q. B. 341, 45 Q. B. 341, 46 Q. B. 341, 47 Q. B. 341, 48 Q. B. 341, 49 Q. B. 341, 50 Q. B. 341, 51 Q. B. 341, 52 Q. B. 341, 53 Q. B. 341, 54 Q. B. 341, 55 Q. B. 341, 56 Q. B. 341, 57 Q. B. 341, 58 Q. B. 341, 59 Q. B. 341, 60 Q. B. 341, 61 Q. B. 341, 62 Q. B. 341, 63 Q. B. 341, 64 Q. B. 341, 65 Q. B. 341, 66 Q. B. 341, 67 Q. B. 341, 68 Q. B. 341, 69 Q. B. 341, 70 Q. B. 341, 71 Q. B. 341, 72 Q. B. 341, 73 Q. B. 341, 74 Q. B. 341, 75 Q. B. 341, 76 Q. B. 341, 77 Q. B. 341, 78 Q. B. 341, 79 Q. B. 341, 80 Q. B. 341, 81 Q. B. 341, 82 Q. B. 341, 83 Q. B. 341, 84 Q. B. 341, 85 Q. B. 341, 86 Q. B. 341, 87 Q. B. 341, 88 Q. B. 341, 89 Q. B. 341, 90 Q. B. 341, 91 Q. B. 341, 92 Q. B. 341, 93 Q. B. 341, 94 Q. B. 341, 95 Q. B. 341, 96 Q. B. 341, 97 Q. B. 341, 98 Q. B. 341, 99 Q. B. 341, 100 Q. B. 341.

(21) *Assurance v. Lloyd*, 9 Q. B. 341, 11 Q. B. 341, 12 Q. B. 341, 13 Q. B. 341, 14 Q. B. 341, 15 Q. B. 341, 16 Q. B. 341, 17 Q. B. 341, 18 Q. B. 341, 19 Q. B. 341, 20 Q. B. 341, 21 Q. B. 341, 22 Q. B. 341, 23 Q. B. 341, 24 Q. B. 341, 25 Q. B. 341, 26 Q. B. 341, 27 Q. B. 341, 28 Q. B. 341, 29 Q. B. 341, 30 Q. B. 341, 31 Q. B. 341, 32 Q. B. 341, 33 Q. B. 341, 34 Q. B. 341, 35 Q. B. 341, 36 Q. B. 341, 37 Q. B. 341, 38 Q. B. 341, 39 Q. B. 341, 40 Q. B. 341, 41 Q. B. 341, 42 Q. B. 341, 43 Q. B. 341, 44 Q. B. 341, 45 Q. B. 341, 46 Q. B. 341, 47 Q. B. 341, 48 Q. B. 341, 49 Q. B. 341, 50 Q. B. 341, 51 Q. B. 341, 52 Q. B. 341, 53 Q. B. 341, 54 Q. B. 341, 55 Q. B. 341, 56 Q. B. 341, 57 Q. B. 341, 58 Q. B. 341, 59 Q. B. 341, 60 Q. B. 341, 61 Q. B. 341, 62 Q. B. 341, 63 Q. B. 341, 64 Q. B. 341, 65 Q. B. 341, 66 Q. B. 341, 67 Q. B. 341, 68 Q. B. 341, 69 Q. B. 341, 70 Q. B. 341, 71 Q. B. 341, 72 Q. B. 341, 73 Q. B. 341, 74 Q. B. 341, 75 Q. B. 341, 76 Q. B. 341, 77 Q. B. 341, 78 Q. B. 341, 79 Q. B. 341, 80 Q. B. 341, 81 Q. B. 341, 82 Q. B. 341, 83 Q. B. 341, 84 Q. B. 341, 85 Q. B. 341, 86 Q. B. 341, 87 Q. B. 341, 88 Q. B. 341, 89 Q. B. 341, 90 Q. B. 341, 91 Q. B. 341, 92 Q. B. 341, 93 Q. B. 341, 94 Q. B. 341, 95 Q. B. 341, 96 Q. B. 341, 97 Q. B. 341, 98 Q. B. 341, 99 Q. B. 341, 100 Q. B. 341.

(22) *Assurance v. Lloyd*, 9 Q. B. 341, 11 Q. B. 341, 12 Q. B. 341, 13 Q. B. 341, 14 Q. B. 341, 15 Q. B. 341, 16 Q. B. 341, 17 Q. B. 341, 18 Q. B. 341, 19 Q. B. 341, 20 Q. B. 341, 21 Q. B. 341, 22 Q. B. 341, 23 Q. B. 341, 24 Q. B. 341, 25 Q. B. 341, 26 Q. B. 341, 27 Q. B. 341, 28 Q. B. 341, 29 Q. B. 341, 30 Q. B. 341, 31 Q. B. 341, 32 Q. B. 341, 33 Q. B. 341, 34 Q. B. 341, 35 Q. B. 341, 36 Q. B. 341, 37 Q. B. 341, 38 Q. B. 341, 39 Q. B. 341, 40 Q. B. 341, 41 Q. B. 341, 42 Q. B. 341, 43 Q. B. 341, 44 Q. B. 341, 45 Q. B. 341, 46 Q. B. 341, 47 Q. B. 341, 48 Q. B. 341, 49 Q. B. 341, 50 Q. B. 341, 51 Q. B. 341, 52 Q. B. 341, 53 Q. B. 341, 54 Q. B. 341, 55 Q. B. 341, 56 Q. B. 341, 57 Q. B. 341, 58 Q. B. 341, 59 Q. B. 341, 60 Q. B. 341, 61 Q. B. 341, 62 Q. B. 341, 63 Q. B. 341, 64 Q. B. 341, 65 Q. B. 341, 66 Q. B. 341, 67 Q. B. 341, 68 Q. B. 341, 69 Q. B. 341, 70 Q. B. 341, 71 Q. B. 341, 72 Q. B. 341, 73 Q. B. 341, 74 Q. B. 341, 75 Q. B. 341, 76 Q. B. 341, 77 Q. B. 341, 78 Q. B. 341, 79 Q. B. 341, 80 Q. B. 341, 81 Q. B. 341, 82 Q. B. 341, 83 Q. B. 341, 84 Q. B. 341, 85 Q. B. 341, 86 Q. B. 341, 87 Q. B. 341, 88 Q. B. 341, 89 Q. B. 341, 90 Q. B. 341, 91 Q. B. 341, 92 Q. B. 341, 93 Q. B. 341, 94 Q. B. 341, 95 Q. B. 341, 96 Q. B. 341, 97 Q. B. 341, 98 Q. B. 341, 99 Q. B. 341, 100 Q. B. 341.

(23) *Assurance v. Lloyd*, 9 Q. B. 341, 11 Q. B. 341, 12 Q. B. 341, 13 Q. B. 341, 14 Q. B. 341, 15 Q. B. 341, 16 Q. B. 341, 17 Q. B. 341, 18 Q. B. 341, 19 Q. B. 341, 20 Q. B. 341, 21 Q. B. 341, 22 Q. B. 341, 23 Q. B. 341, 24 Q. B. 341, 25 Q. B. 341, 26 Q. B. 341, 27 Q. B. 341, 28 Q. B. 341, 29 Q. B. 341, 30 Q. B. 341, 31 Q. B. 341, 32 Q. B. 341, 33 Q. B. 341, 34 Q. B. 341, 35 Q. B. 341, 36 Q. B. 341, 37 Q. B. 341, 38 Q. B. 341, 39 Q. B. 341, 40 Q. B. 341, 41 Q. B. 341, 42 Q. B. 341, 43 Q. B. 341, 44 Q. B. 341, 45 Q. B. 341, 46 Q. B. 341, 47 Q. B. 341, 48 Q. B. 341, 49 Q. B. 341, 50 Q. B. 341, 51 Q. B. 341, 52 Q. B. 341, 53 Q. B. 341, 54 Q. B. 341, 55 Q. B. 341, 56 Q. B. 341, 57 Q. B. 341, 58 Q. B. 341, 59 Q. B. 341, 60 Q. B. 341, 61 Q. B. 341, 62 Q. B. 341, 63 Q. B. 341, 64 Q. B. 341, 65 Q. B. 341, 66 Q. B. 341, 67 Q. B. 341, 68 Q. B. 341, 69 Q. B. 341, 70 Q. B. 341, 71 Q. B. 341, 72 Q. B. 341, 73 Q. B. 341, 74 Q. B. 341, 75 Q. B. 341, 76 Q. B. 341, 77 Q. B. 341, 78 Q. B. 341, 79 Q. B. 341, 80 Q. B. 341, 81 Q. B. 341, 82 Q. B. 341, 83 Q. B. 341, 84 Q. B. 341, 85 Q. B. 341, 86 Q. B. 341, 87 Q. B. 341, 88 Q. B. 341, 89 Q. B. 341, 90 Q. B. 341, 91 Q. B. 341, 92 Q. B. 341, 93 Q. B. 341, 94 Q. B. 341, 95 Q. B. 341, 96 Q. B. 341, 97 Q. B. 341, 98 Q. B. 341, 99 Q. B. 341, 100 Q. B. 341.

est régie par les principes généraux du droit anglais applicables au mandat (*agency*). Il n'y a, à ce propos²⁴, rien à signaler, à moins de rappeler que, pareillement à ce qui est admis en France, le courtier répond aussi de sa faute légère, puisque, étant spécialisé dans le métier, on demande de sa part un plus haut degré d'habileté (*skill*)²⁵.

D'habitude, le rôle du courtier ne se résume pas là, il est aussi chargé de la collection du paiement d'assurance. Dans ce but l'assuré donne généralement la police au premier. Mais il semble, bien que cela ne fut jamais séparément décidé, que le simple fait que l'assuré laisse la police entre les mains du courtier équivaut à une autorisation, de la part du premier au dernier, de toucher le paiement de l'indemnité ; de même, le fait que le courtier se trouve en possession de la police, ou la retient pour exercer son privilège pour le paiement des primes (*infra*, sous-sect. VI), l'oblige à s'occuper de la collection du paiement de l'indemnité²⁶. Toujours est-il que le courtier doit procéder à un prompt (*speedy*) règlement des pertes, et qu'il n'est autorisé à recevoir les sommes dues à l'assuré qu'en argent comptant. Le fait que le courtier puisse, comme cela arrive uniquement dans l'assurance au Lloyd's, travailler en compte courant avec l'assureur, pour le règlement des primes et des pertes, n'engage pas l'assuré à moins qu'on puisse prouver que ce dernier a consenti à cette pratique. Mais les détails de cette dernière question, qui s'avère assez compliquée par le fait que d'après l'article 53-1° du M. I. A., c'est l'assureur qui est directement responsable envers l'assuré du paiement de l'indemnité et de la ristourne, nous semblent pouvoir être plus avantageusement étudiée dans la sous-section qui suit.

III

Relations de l'assuré et de l'assureur

A. — Aux termes de l'article 52 de la loi de 1906, l'obligation de l'assuré ou de son agent de payer la prime et l'obligation de l'assureur de délivrer la police à l'assuré ou à son préposé, « sont la condition l'une de l'autre ». La convention contraire, que permet expressément ladite disposition, est devenue d'usage lorsque l'assurance est conclue par l'intermédiaire d'un courtier. Cet usage, avons-nous dit, est consacré par l'article 53-1° qui stipule que, « à moins d'accord con-

(24) Arnould, I, sect. 135 et s.

(25) Arnould, I, sect. 145 ; Prodomides, *op. cit.*, Dor. 4, à la p. 376.

(26) Juge Blackburn, dans *Xenos v. Wickham* (1863), 33 L. J. C. P. 13, 21 ; et juge Cockburn, dans *Sweeting v. Pearce* (1861), 29 L. J. C. P. à la p. 270.

traire, lorsque la police est contractée pour le compte d'un assuré par un courtier, ce dernier est directement responsable envers l'assureur du paiement de la prime ». Mais pour sauvegarder les intérêts de l'assuré, la même disposition ajoute : « et l'assureur est directement responsable envers l'assuré des sommes qui peuvent étre dues par suite de perte ou par suite de ristourne de primes ». Il résulte de ce qui précède qu'il ne peut y avoir compensation des primes avec l'indemnité, entre l'assuré et l'assureur. Pour les cas où le contrat aurait été conclu sans l'intermédiaire du courtier, la possibilité contraire subsiste mais, à notre su, la question ne s'est jamais présentée en jurisprudence.

La plupart des polices passées par l'intermédiaire d'un courtier, telle la police du Lloyd's²⁷, portent une reconnaissance du paiement de la prime par l'assuré. En pareil cas, dit l'article 54 du M. I. A., « une telle reconnaissance est, en l'absence de fraude, probante entre l'assureur et l'assuré, mais non entre l'assureur et le courtier ». Malgré le fait qu'un tel paiement est fictif, cette disposition paraîtra comme parfaitement justifiée lorsque l'on verra l'explication juridique anglaise de l'obligation imposée au courtier par le susdit article 53-1° (*infra*, sous-sect. IV, A).

B. — Par rapport à la responsabilité directe de l'assureur envers l'assuré pour le paiement de l'indemnité et des ristournes éventuelles, le fait que le dernier autorise généralement le courtier à se charger de la collection de ces paiements, ne peut soulever au premier abord aucune difficulté.

En pratique cela n'est exact que pour autant qu'il s'agit de sociétés d'assurances qui, même lorsqu'elles travaillent en compte courant avec les courtiers, ne le font que pour les primes. Les pertes totales, les avaries, et, aujourd'hui²⁸, les ristournes de primes sont payées par chèques dans les délais d'usage, soit de 7 à 15 jours.

Mais, comme nous le verrons plus loin, au Lloyd's, il est d'usage que les primes, les avaries, et les ristournes de primes soient passées en un compte-courant établi entre le courtier et les assureurs (*infra*, sous-sect. IV, C).

Cette pratique, dont les conséquences s'avèrent importantes en cas de faillite du courtier, a été longtemps considérée par la jurisprudence anglaise comme *res inter alios acta*. L'assureur, disait-on, reste toujours responsable de ces paiements envers l'assuré, car ce dernier est un tiers vis-à-vis de la convention de compte-courant, et parce qu'il n'a autorisé le courtier à recevoir autre chose que de l'argent comptant²⁹. Mais vers le milieu du XIX^e siècle, la jurisprudence atténua la

(27) *Infra*, § 48, I.

(28) Dans le temps, la ristourne de prime était passée en compte avec les primes.

(29) Arnould, I, sec. 125.

rigueur de cette interprétation et admit que ladite pratique du Lloyd's est « l'usage d'une place particulière, ou d'un groupe particulier de personnes, qui ne peut lier d'autres personnes, à moins que celles-ci aient connu et adopté cet usage »³⁰. Les solutions jurisprudentielles qui prévalent aujourd'hui, en Angleterre, se résument à ce qui suit³¹ :

1) A moins de preuve suffisante que l'assuré connaissait et a implicitement accepté l'usage du Lloyd's sur le paiement des pertes, l'assureur reste responsable envers le premier d'un tel paiement, même si, entre le courtier et l'assureur, la perte a fait l'objet d'un règlement par compte-courant.

2) Le paiement comptant par l'assureur au courtier, pour la balance du compte-courant général entre ces derniers, ne lie pas l'assuré à moins qu'il ait connu l'usage du Lloyd's. Mais un paiement comptant spécifique, fait dans les délais d'usage pour le règlement de la perte spécifique qui fait l'objet de l'action de l'assuré, oblige ce dernier comme mandant du courtier qui l'a reçu.

IV

Relations du courtier et des assureurs

A. — L'article 53-1° qui rend le courtier responsable du paiement des primes envers l'assuré, est basé sur un usage de très ancienne date puisqu'il fut reconnu comme tel, par la jurisprudence anglaise, dès le commencement du XIX^e siècle. La plupart des arrêts expliquent que l'assureur, ne connaissant pas l'identité de l'assuré, ne compte que sur le crédit du courtier. Ce dernier est censé avoir payé la prime à l'assureur et celui-ci avoir prêté le montant pour payer la prime »³². « Le droit de l'assureur contre le courtier et celui que ce dernier peut exercer contre l'assuré dérivent donc, non du contrat d'assurance, mais d'une convention fictive de prêt »³³. Cette conception explique parfaitement l'existence de l'article 54 du M. I. A., d'après lequel si la police stipule qu'elle vaut quittance de primes, une telle reconnaissance est, en l'absence de fraude, probante entre l'assureur et l'assuré,

(30) *Bartlett v. Pentland* (1830), 10 B. & Cr. 770 ; *Sweeting v. Pearce* (1861), 30 L. J. C. P. 109 ; *Provincial Insurance Co. Ltd. v. Crowder* (1927), 27 Lloyd's List, L. R., 30 et Dor, 16, 208.

(31) *Arnould*, I, sect. 129.

(32) *Jenkins v. Powers* (1817), 6 M. & S. 282, 287 ; *Power v. Butcher* (1829), 10 B. & Cr. 340 ; *Universo Ins. Co. of Milan v. Merchant's Marine Ins. Co.* (1897) 2, O. B. 93.

(33) Juge Collins dans *Universo Ins. Co. of Milan v. Merchants' Mar. Ins.*, précité.

mais non entre l'assureur et le courtier. Un commentateur étranger du droit anglais a contesté l'utilité d'une telle fiction sur le motif que la responsabilité du courtier envers l'assureur dérive d'une convention tacite *ducroire* intervenue entre eux et qui résulte, dit-il, tant de la loi et des usages, que de la rémunération spéciale reçue par le courtier sous forme d'un escompte de 10 % venant s'ajouter aux 5 % du courtage³⁴. Cette explication est peut-être ingénieuse, mais absolument impossible à appliquer au droit anglais. Il est inutile de citer tous les arguments contre cette suggestion. On remarquera seulement qu'elle se base elle-même sur une fiction, soit sur une prétendue convention tacite *ducroire*. Or, en droit anglais, une convention *ducroire* ne se présume pas, elle doit être expressément stipulée, et constitue un contrat indépendant de l'assurance, à tel point que la caution, le courtier, a droit à sa commission même si le contrat d'assurance était nul pour absence de cause³⁵. Enfin, pour finir, toute rémunération du courtier est fournie par l'assureur, mais elle incombe en dernier lieu à l'assuré (*supra*, sous-sect. II, D), et pour ce qui concerne spécialement la remise d'escompte (*discount*) de 10 %, elle n'est plus touchée par le courtier mais, par son intermédiaire, par l'assuré (*infra*, sous-sect. V).

B. — La première conséquence de cette situation est que l'assuré est tenu immédiatement au paiement de la prime au courtier, car ce dernier est supposé l'avoir payée pour lui à l'assureur. De son côté, l'assureur est directement et immédiatement responsable envers l'assuré de l'indemnité d'assurance et des ristournes de primes (*supra*, sous-sect. III). Enfin, à son tour, le courtier est tenu immédiatement au paiement de la prime envers l'assureur, à moins qu'il n'existe entre eux une convention contraire.

C. — Or, la convention contraire est justement devenue d'usage en Angleterre. Les sociétés d'assurances ouvrent des comptes aux courtiers pour le paiement des primes. Ces comptes sont, d'habitude, mensuels, et la règle générale est que les primes des polices souscrites pendant un mois sont payables le 8 du mois suivant. Les pertes, les avaries et les ristournes de primes sont réglées séparément au moyen de chèques dans un délai de 7 à 15 jours après le règlement d'assurance.

Au Lloyd's, l'usage est tout autre. Dans les comptes-courants qui existent entre les courtiers et les assureurs on passe à la fois les primes, le courtage, les ristournes de primes et, jusqu'à un certain montant, différant suivant les conventions

(34) Stourm, *op. cit.*, Dor, 12, à la p. 277.

(35) Duer, *Law and practice of marine insurance*, 2 vol. New-York, 1845-1846, t. II, 331-339. Voy. aussi par argument *a simili*, *supra* note 11.

des parties, les indemnités d'avarie. La balance est faite tous les trois mois (*quarterly*) et le solde est réglé par chèque. Pour les pertes totales, ainsi que pour les avaries importantes, le règlement se fait par chèque. Dans ce cas la règle est que le paiement a lieu dans les sept jours après le règlement de la perte ou de l'avarie, mais le courtier doit payer immédiatement toutes les primes dues au 8 du mois courant. Nous avons vu les modalités et la mesure dans laquelle l'assuré est obligé par ledit usage du Lloyd's (*supra*, sous-sect. III, B).

D. — Exception faite de cette pratique du compte-courant, la position légale des trois parties contractantes est la suivante : le courtier est le débiteur de l'assureur pour la prime, et l'assureur est le débiteur de l'assuré pour l'indemnité d'assurance et la ristourne des primes. Au premier abord, il n'existe aucun *droit* à la compensation des primes et des pertes et ristournes de primes en faveur de l'un d'entre le courtier et l'assureur. Les éléments passifs et actifs de l'éventuelle compensation ne résulteraient pas du même contrat. En effet, le courtier est débiteur en vertu d'une convention fictive de prêt, mais sa créance sur l'assureur résulte d'un autre contrat, celui d'assurance, et dans ce dernier il n'est que mandataire du véritable créancier, l'assuré ³⁶.

Devant cette situation, on s'est efforcé de montrer qu'il existe certains cas où le courtier a un intérêt distinct de celui de l'assuré, intérêt qui résulterait soit du fait que la police fut faite pour le compte du courtier, soit parce que ce dernier était ducroire, soit parce qu'il pouvait être subrogé aux droits de l'assuré. Dans ces cas, il existe une mutualité de dettes et de créances entre l'assureur et le courtier, situation qui donne droit à une compensation (*set-off*). L'importance de la compensation s'avère surtout en cas de faillite (*bankruptcy*) du courtier ou de l'assureur. Or, d'après l'article 31 du *Bankruptcy Act* de 1914, confirmant sur ce point toute la législation antérieure en matière de faillite, le droit à la compensation dépend de l'existence, sous un même contrat, de « crédits mutuels, dettes mutuelles ou autres transactions mutuelles », au moment de l'introduction de cet acte de procédure qu'on appelle le *Receiving order*, par lequel l'officier judiciaire préposé à la faillite (*official receiver*) est saisi du patrimoine du failli.

Après de délicates controverses, dans les détails desquelles nous ne saurions entrer, la jurisprudence anglaise semble s'être fixée pour les solutions suivantes en matière de compensation des primes avec les pertes ³⁷ :

1° En cas de faillite, de l'assureur, lorsque l'action est in-

(36) Arnould, I, sect. 111.

(37) Arnould, I, sect. 110 et s.

tentée par la masse de la faillite, le courtier peut opposer la compensation, lorsque la police est faite en son nom et pour son propre compte, ou en son nom et pour le compte de l'assuré pour le montant du privilège du courtier (*infra*, sous-sect. VI). Il en est ainsi même si les pertes n'ont pas encore fait l'objet d'un règlement avant la faillite.

2° Mais la compensation ne peut pas jouer quand le courtier rédige la police au nom et pour le compte de ses mandants, ou à son nom et pour le compte de ses mandants et qu'il ne jouit pas d'un privilège, ou uniquement à son nom, mais qu'il indique au recto de la police qu'il est mandataire, et cela même lorsqu'il agit ducroire. Car la convention ducroire est un contrat qui concerne uniquement le courtier et l'assuré (autre preuve que la jurisprudence anglaise ne conçoit même pas le même contrat entre l'assureur et le courtier), et, par elle-même, cette convention ne peut avoir des effets sur les relations entre le courtier et l'assureur.

E. — Pour ce qui concerne la compensation des primes avec les ristournes de primes, la jurisprudence anglaise s'est placée sur un tout autre plan. Détruisant quelque peu l'élégance du système par lequel le courtier est uniquement le mandataire de l'assuré, elle admet que, jusqu'au moment où la ristourne de la prime est déterminée, le courtier est à la fois le mandataire de l'assuré pour la recevoir et de l'assureur pour la payer³⁸.

Le courtier pourra ainsi opposer la compensation à l'assureur, puisqu'il est son mandataire. Mais le mandat du courtier cesse soit par la volonté de l'assureur, soit par la mort ou faillite de ce dernier. C'est pour cela qu'on décide que dans une action intentée par les représentants légaux de l'assureur décédé, ou par la masse de l'assureur en faillite, le courtier ne peut pas opposer la compensation lorsque les ristournes des primes n'ont pas fait l'objet d'un règlement en compte avant la mort ou la faillite, indifféremment du fait que l'arrivée de l'événement (ou l'accomplissement de la condition) qui a donné droit à la ristourne ait été connue avant ou après la mort ou la faillite³⁹.

V

Rémunération du courtier

Le courtage (*brokerage*) usuel en Angleterre est de 5 % du montant des primes. Il existe, de plus, une remise d'es-compte⁴⁰ (*discount*) ou ristourne de courtage de 10 %. Autre-

(38) Arnould, I, sect. 116.

(39) Arnould, I, sect. 118.

(40) Voy. origine Ripert, II, 2464, note 2.

fois cette remise était retenue par le courtier, mais aujourd'hui elle est accordée par ce dernier à l'assuré et cet usage est reconnu par la jurisprudence anglaise depuis 1911 ⁴¹. Le calcul de cette remise est fait après la déduction de 5 %, ce qui a pour résultat que l'assureur touche le montant des primes moins 14 1/2 %. Sur le marché de Londres, à moins de convention contraire, le prix d'une assurance signifie le montant du taux moins la déduction de 14 1/2 %. Quand le taux est qualifié de « net », cela comprend seulement la déduction de 5 %. Le taux « net absolu » (*net absolutely*), signifie le taux sans déduction aucune. Pour le paiement différé des primes la remise de primes n'est jamais supérieure à 8 %. Quand dans la même hypothèse le taux des primes est coté « net », alors la déduction de 5 % de courtage ne se fait qu'après une majoration de 2 % sur le montant des primes.

Cette sorte de rémunération, communément appelée « courtage anglais », est souvent employée dans d'autres pays ⁴².

Pour le règlement d'assurance et la collection des indemnités le courtier touche une rémunération spéciale qui, à Londres, ne dépasse généralement pas 1 %.

VI

Privège du courtier

A. — L'article 53-2° de la loi de 1906, en confirmant un usage jurisprudentiellement reconnu à la fin du XVIII^e siècle ⁴³, accorde au courtier une sorte de privilège (*lien*) sur la police pour le paiement de la prime et d'autres frais qui lui sont dus.

Ce droit du courtier est assez différent de la notion française du privilège et il serait plus exact d'affirmer qu'il n'en est pas un. Étudié à l'aide des instruments d'analyse juridique qui nous sont familiers, cette institution nous apparaît comme un véritable monument d'incohérence juridique dont le droit anglais pourrait aisément se dispenser.

En effet, ce privilège, que nous appellerons ainsi pour ne point bouleverser une traduction qui est devenue classique ⁴⁴, est d'abord greffé sur un droit de rétention de la police. Le privilège ne peut s'exercer que si la police se trouve entre

(41) Arnould, sect. 104 ; pour la ristourne des primes, voy. *infra*, § 48, VI, C, 6°. Les sociétés d'assurances qui travaillent directement avec l'assuré font bénéficier ce dernier de la réduction de 14 1/2 %.

(42) Sohr et Doosselaere, *op. cit.* n° 39.

(43) Arnould, I, sect. 131 note (x).

(44) Bosc, pp. 180 et s. ; Smet, n° 144.

les mains du courtier. Or, il faut remarquer qu'il n'y a pas là, comme pour le privilège français de l'assureur, une condition de preuve de la créance. Il s'agit réellement de la police considérée comme un *res* et non pas comme un *instrumentum*, ce qui rappelle une conception, pour le moins, antérieure à l'ordonnance de Barcelone ou au Guidon de la Mer. Cela est tellement vrai que la jurisprudence anglaise, la considérant comme une sorte de gage, demande la possession continue et à juste titre de la police. Sauf cas de fraude ou d'erreur, si le courtier s'en dessaisit, il perd son privilège⁴⁵. Comme si cela n'était pas suffisant, la jurisprudence ne se fait aucun scrupule de décider, par contre, que lorsque le courtier, après s'en être dessaisi, rentre à nouveau en possession de la police, le privilège renaît. Ce que la loi anglaise appelle le *lien* du courtier se réduit en vérité à une simple subrogation à l'indemnité d'assurance, car c'est uniquement cette indemnité éventuelle qui constitue l'assiette du privilège⁴⁶. En cas d'heureuse arrivée de la chose assurée le courtier est dépourvu de tout recours. D'ailleurs la loi dispose aussi que le privilège ne s'exerce qu'à défaut de stipulation contraire.

B. — Quoi qu'il en soit, l'article 53-2° prévoit deux sortes de privilèges et aucune distinction n'est faite sur le genre ou l'objet de l'assurance.

Une première sorte s'exerce pour le montant des primes (toute espèce de prime) et des frais causés par la passation du contrat. C'est là ce que l'on appelle, en doctrine, le *particular lien*. A condition que le courtier soit en possession de la police, ce privilège s'exerce sur l'indemnité d'assurance même si le mandant du premier n'est à son tour qu'un mandataire et que le courtier ait su qu'il n'agit que comme mandataire d'un mandataire (*sub-agent*)⁴⁷. Et il en est ainsi même si le véritable assuré avait payé la prime et les frais à l'intermédiaire, lorsque ce dernier ne les a pas payés au courtier⁴⁸.

Il existe ensuite un privilège général (*general lien*) pour la balance du compte d'assurance qu'un courtier a pu ouvrir à son client l'assuré. Mais ce privilège n'existe, dit l'article 53-2°, que si le mandant du courtier l'a employé comme s'il agissait pour son propre compte et à moins que le courtier, « au moment où la dette a été contractée, n'ait eu des raisons de croire que cette personne n'était qu'un mandataire ». En l'absence de preuve contraire, qui incombe à l'assuré, le cour-

(45) Arnould, I, 134.

(46) *Contra*, en France, Ripert, III, 2471.

(47) Phillips, II, sect. 1909.

(48) *Fisher v. Smith* (1878), 4 App. Ca. 12.

tier est présumé avoir cru qu'il traitait avec l'assuré véritable ⁴⁹. Comme pour le privilège spécial, si la police dont le courtier s'est dessaisi revient entre ses mains, le privilège général revit. Mais si le courtier a appris ou avait des raisons de croire, au moment où il reprend possession de la police, que son mandant, qu'il croyait jusqu'alors être le véritable assuré, n'est qu'un mandataire, ou que son mandant avait cédé l'assurance, de bonne foi, à un tiers et l'avait retournée au courtier pour que ce dernier s'occupe du règlement d'avarie, le privilège ne joue plus ⁵⁰.

Ajoutons enfin, que le privilège général ne s'exerce que pour la balance du compte-courant d'assurance et non pas pour celle du compte portant sur les autres opérations commerciales entre l'assuré et le courtier ⁵¹. Mais il semble que dans le compte d'assurance on puisse aussi inclure les primes des polices d'assurance non maritime ⁵². Pour sauvegarder l'exercice du privilège du courtier, il est d'usage, en Angleterre, que les assureurs refusent de délivrer à l'assuré une copie timbrée de la police sans le consentement du courtier.

(49) Le juge Gibbs dans *Westwood v. Bell* (1814), 4 Camp. 353 ; *Fairfield Ship-building Co v. Gardner Mountain et Co* (1911), 104, L. T. 288.

(50) *Etats-Unis*, Duer, *op. cit.*, II, 209.

(51) *Olive v. Smith* (1813), 5 Taunt, 56.

(52) Dover, *A handbook to Marine Insurance*, 3^e édit., Londres, 1929, p. 151 ; *contra*, probablement par erreur, Bosc, p. 180.

§ 17

LE " SLIP " ET LA " COVERING-NOTE "

I

Généralités — Conclusion du contrat

A. — Lorsqu'une personne, désirant s'assurer en Angleterre, fait appel à un courtier anglais — ce qui est obligatoire au cas d'assurance avec le Lloyd's — ce dernier établit immédiatement une sorte de petit brouillon, sur papier libre, où il indique les principales caractéristiques du risque qu'il s'est engagé de couvrir. Cette note, que l'on appelle le *slip*, contient simplement : les nom et adresse du courtier, le nom du navire à assurer ou de celui transportant la marchandise (s'il est connu), temps ou voyage ou les deux à la fois, le montant de la somme assurée et quelquefois la valeur à être agréée. Suivent après, d'une manière abrégée et absolument incompréhensible à un profane, les conditions spéciales sous lesquelles le risque devra être couvert¹, et au cas d'assurance des marchandises, leur nature, signes ou marques distinctives, division par série, lots et numéros des lots.

Avec ce *slip*, le courtier se présente aux diverses compagnies, ou au Lloyd's, ou aux deux à la fois, pour leur proposer l'affaire. Généralement le courtier a la liberté de traiter jusqu'à un certain taux de la prime. Si l'assureur accepte les conditions de l'assurance et le taux de la prime il signe le *slip*. Au Lloyd's la même opération incombe aux agents des divers syndicats dans lesquels sont réunis les assureurs². Il est rare que le montant total du risque soit souscrit par un seul de ces syndicats. D'habitude, la proposition d'assurance est présentée successivement aux divers *underwriters agents* jusqu'à ce que le montant total de la somme à assurer soit souscrite. Chacun de ces souscripteurs procède alors à ce que l'on appelle « souscrire une ligne », car en vérité il écrit le long d'une seule ligne le prorata qu'il prend dans le risque,

(1) Toutes les clauses spéciales (car pour les conditions générales il est entendu qu'on se basera sur la police du Lloyd's, qui est la police commune anglaise) sont indiquées par des abréviations, consistant dans leurs initiales. Dans notre Livre II, nous en relèverons les plus usitées.

(2) *Supra* § 12, III et IV.

la prime, la date et à la place de sa signature il appose simplement son paraphe.

Lorsqu'il n'y a pas d'entente sur la prime, l'assureur demandant une prime plus élevée que celle que le courtier a le mandat d'accepter, le courtier accepte le cours (*quotation*) provisoirement, soit sous réserve du consentement de l'assuré. En pareil cas le *slip* est quand même signé par les assureurs, mais il porte la mention S. A. N. R. (*subject to approval, no risk*), signifiant « sujet à acceptation, pas de risque (jusqu'alors) »³.

B. — La police définitive est rédigée dans les bureaux des compagnies d'assurances. Le courtier garde le *slip*, et en envoie un autre, beaucoup plus détaillé, à la compagnie pour qu'elle rédige la police. Ce deuxième document s'appelle *long slip*, ou *definite slip*, ou *closing slip* ou, le plus souvent, *forward slip*⁴.

Au Lloyd's, la police est rédigée et timbrée par le courtier même, après quoi le premier et unique *slip*, dit aussi *short slip*, est épinglé à la police et les deux documents sont remis au Bureau des signatures des polices du Lloyd's qui vérifie la concordance entre lesdits documents et signe la police à la place des assureurs qui ont paraphé le *slip*⁵.

C. — Entre le moment de la signature du slip et la rédaction de la police, qui peut n'avoir lieu que quelques jours après, l'assuré est averti que l'assurance est conclue au moyen d'une note de couverture, qu'on appelle *covering-note* ou *cover-note*. Dans les assurances avec les compagnies, cette note émane de la compagnie, qui la passe au courtier pour être envoyée à l'assureur. Elle contient un rappel un peu plus détaillé des caractéristiques de l'assurance indiquées sur le slip que la compagnie confirme avoir acceptées en attendant la rédaction prochaine de la police⁶. Pour les assurances du Lloyd's, la note de couverture, ayant le même contenu, n'est pas signé par les assureurs⁷, mais émane uniquement du courtier. C'est pour cela qu'elle est appelée *broker's covering-note*.

(3) Pour les difficultés que soulève cette pratique voy. Gow, *Marine Insurance*, 5^e édit. par King-Page et Carey, Londres, 1931, pp. 14 et s.

(4) A défaut de concordance entre les deux *slips*, la police est présumée avoir réglé le conflit conformément à la volonté des parties, Maignan et C^o. v. *National Benefit Ass. Co.* (1922), 38 T. L. R. 287 ; *In re London County Commercial Re-insurance Office* (1922), 2 Ch. 67, 70.

(5) *Supra* § 14, I.

(6) Cette note de couverture était aussi désignée, du moins à Liverpool, du nom de *slip*, mais cette appellation semble avoir disparu depuis le vote de la loi de 1906 sur les assurances maritimes.

(7) Il n'en est pas ainsi dans l'assurance-automobile pour la responsabilité aux tiers, qui est rendue obligatoire par le *Road Traffic Act* de 1930. Une note de couverture, appelée *certificate of insurance* remplaçant la police pendant 15 jours, est alors signée par les assureurs mêmes.

II

Nature et effets juridiques

A. — Pour ce qui concerne cette question, la *covering-note* peut être complètement assimilée au *slip*. En effet le premier de ces deux documents n'est qu'un *slip* qui suit un chemin à l'envers : il émane de l'assureur, est transmis au courtier et ce dernier l'envoie à l'assuré. Le principal est qu'il contient la signature de l'assureur et les mêmes mentions que le *slip*. Il n'en est pas ainsi de la *broker's covering-note*, note de couverture qui est employée au cas d'assurance au Lloyd's et qui émane simplement du courtier. Elle ne peut par suite engager d'aucune manière l'assureur⁸.

B. — En parlant de ces deux écrits, un auteur anglais, W. Gow, dit : « Ces documents sont simplement les premières esquisses du contrat ; des memoranda destinés à servir de base à un contrat dans sa forme définitive ; ils ne sont que des *mémoires pour servir*, si incomplets qu'ils ne peuvent être compris qu'en les rapprochant du contrat, dans son texte définitif »⁹.

Mais cette opinion est restée isolée, non seulement dans la doctrine¹⁰ mais même dans la jurisprudence, car d'après les principes généraux du droit anglais le fait que les parties ont prévu que l'accord auquel elles sont arrivées sera constaté ultérieurement par un titre formel n'empêche pas que cet accord ait le caractère d'un véritable contrat¹¹. Le *slip* est donc un contrat et, de plus, un contrat d'assurance maritime, telle qu'elle est définie par la loi anglaise sur le timbre (*Stamp Act*) de 1891 dans son article 92-2° et par l'article 1^{er} du *Marine Insurance Act* de 1906.

C. — Mais d'après le droit fiscal anglais, un contrat d'assurance maritime est nul s'il n'est pas constaté par une police et une police est nulle si elle n'est pas timbrée. Cette étonnante particularité du droit anglais, sur laquelle nous reviendrons dans une autre section¹², résulte d'une combinaison des articles 93-1° du *Stamp Act* de 1891 et de l'article 22 du M. I. A.¹³.

Or, aux termes de l'article 95 du *Stamp Act* de 1891 et de l'article 22 du M. I. A., la preuve d'un contrat d'assurance

(8) Cour d'Appel (Irlande du Nord), 24 janv. 1927, Dor, 16, 206.

(9) *Op. cit.* p. 12.

(10) Arnould, I, sect. 37 ; Lowndes, *A practical treatise on the Law of Marine Insurance*, 2^e édit. Londres, 1885, p. 73 ; Mackinnon *Marine Insurance*, édit. priv., p. 508 ; Dover, *op. cit.*, p. 213.

(11) *Rossiter v. Miller* (1878), 3 App. Cas. 1124.

(12) *Infra* § 19, II, B.

(13) Voy. aussi Observations sur un arrêt de la Chambre des Lords, 27 juillet 1928, Dor, 19, 146.

maritime ne peut être faite que par une police faite conformément à la loi. Les mentions essentielles d'une police sont : la description du risque, les signatures des assureurs et la somme assurée (art. 93-3° de la loi de 1891) et le nom de l'assuré ou de son mandataire (art. 23 du M. I. A.). Toutes ces mentions figurent généralement sur le *slip* et le fait que ce dernier est simplement paraphé par l'assureur, alors que la police est signée, n'a aucune importance puisque, en Angleterre, on considère que le paraphe est une signature suffisante¹⁴. Au point de vue de sa validité extrinsèque le *slip* semble donc l'équivalent d'une police. Il est seulement nul en tant que police parce qu'il n'est pas timbré. Tous les efforts législatifs¹⁵ pour remédier à cette situation et imposer la pratique du *slip* timbré ont échoué pour le simple motif qu'au moment où ce document est préparé on ignore le nom des assureurs et le montant de leur prorata respectifs ; et l'article 95-2° du *Stamp Act* de 1891 demande que la police soit timbrée avant la signature des assureurs, à moins de payer une amende de 100 livres.

D. — De ce qui précède, il résulte que le *slip* pourrait être considéré comme une police d'assurance maritime, bien que nulle d'après les dispositions fiscales. Les conséquences de cette situation seraient extrêmement complexes. D'abord, si le *slip* ne peut servir comme preuve du contrat d'assurance, il pourrait, comme toute police nulle, être timbré, si l'on veut le présenter devant la justice, moyennant le paiement de l'amende prévue par les lois fiscales. Telle fut la solution proposée par Lowndes, un des plus importants auteurs anglais¹⁶. Cette opinion, dit-on¹⁷, ne semble pas avoir prévalu. Or, rien n'est moins sûr que cette dernière affirmation, pour autant que l'inextricable confusion qui règne dans la jurisprudence anglaise en la matière puisse se prêter à quelque interprétation précise. En tout cas les décisions à ce sujet se répartissent en deux groupes.

Il y a un nombre très important d'arrêts que l'on cite, avec plus ou moins de raison, comme argument contre la possibilité de faire la preuve du contrat d'assurance par la production du *slip* et qui étaient basés sur ce curieux argument que ledit document est un contrat d'assurance maritime mais non pas une police¹⁸. Dans la plus importante de ces déci-

(14) Arnould, I, sect. 38.

(15) *Supra* § 7, II.

(16) *Op. cit.*, p. 72.

(17) Observations précitées, Dor, 20, 219 où l'on attribue cette idée à MM. Hart et Simey, collaborateurs à la 10^e édit. du traité de Arnould, I, sect. 37.

(18) *Marsden v. Reid* (1803), 3 East 572 ; *Warwick v. Slade* (1811), 3 Camp. 137 ; *Ionides v. Pacific Fire & Marine Ins. Co.* (1871) 6 Q. B. 674 ; confirmée en appel (1872), 7 Q. B. 517 ; *Cory v. Patton* (1872), 7, Q. B. 304 ; *ibid.* appel (1874), 9 Q. B. 577 ; *Lishman v. Northern Mar. Ins. Co* (1873). 8 C. P. 216 ; *ibid.* appel (1875) 10 C. P. 179.

sions, celle de l'affaire *Ionides v. Pacific Fire and Marine Ins. Co.* (1871), 6 Q. B. 674, confirmée en appel (1872), 7 Q. B. 517, le juge Blackburn, tout en admettant que le *slip* est un contrat définitif qui lie les parties, remarqua qu'il fallait tenir compte du *Stamp Act* de 1867 (qui fut confirmé par la loi fiscale de 1891) qui empêche que l'on le considère comme une police. « Etant donné, ajoute-t-il, que, à l'évidence, le *slip* est un contrat d'assurance maritime et que, non moins évidemment, il n'est pas une police, il est en vertu de ces dispositions (fiscales) non valable, c'est-à-dire qu'il ne peut faire l'objet d'une action en droit ou en équité. » Cette opinion assez contradictoire est d'autant plus curieuse que la phrase précitée finit en réalité par les mots suivants (que l'on ne cite pas d'habitude) : « mais il peut servir comme preuve n'importe où il serait essentiel (*material*), bien que non valable ». L'explication de ces derniers mots est que là où il y a une police timbrée faite à la suite d'un *slip*, ce dernier peut servir comme preuve en cas de contradiction avec la police et même prévaloir sur cette dernière, solution qui est encore en vigueur aujourd'hui (*infra* G.). D'ailleurs toute la jurisprudence précitée ne portait que sur des situations pareilles¹⁹. Pour mieux comprendre la valeur de cette opinion du juge Blackburn, il suffira de noter que la loi fiscale de 1867 qu'il interprétait, définissait, dans son article 4, la police comme « tout acte par lequel on conclut ou l'on entreprend de passer un contrat ou une convention d'assurance maritime » !

E. — Se posant le même problème que Lowndes, à savoir si le *slip* est une police et qu'ainsi il puisse être timbré après la signature des assureurs moyennant une amende, mais cette fois-ci sous le *Stamp Act* de 1891, qui est encore en vigueur, MM. Hart et Simey concluent que la question reste encore debout et qu'elle est loin d'avoir été résolue d'une manière satisfaisante par la loi sur les assurances maritimes de 1906²⁰.

En effet, nous font-ils remarquer, l'article 91 du *Stamp Act* de 1891 définit la police presque de la même manière que la loi du timbre de 1867, à savoir « tout écrit par lequel on passe un contrat d'assurance, on convient d'en faire un, ou on le prouve ». Lorsque l'on cite un arrêt de 1889, dans lequel le juge Mathew décida qu'une *covering-note* était l'égale d'un *slip* et que ce dernier ne pouvait être timbré car il n'était pas une police d'assurance maritime²¹, on passe sous

(19) Arnould, I, sect. 37.

(20) Arnould, 11^e édit., I, sect. 37.

(21) *Home Marine Ins. Co v. Smith* (1898), 1 Q. B. 829 ; confirmé en appel (1898) 2 Q. B. 351. Le même juge décida le contraire pour l'assurance-incendie, *Thompson v. Adams* (1889), 23 Q. B. D. 361.

silence²² le motif pour lequel la cour d'appel confirma cette décision. Or, loin d'être étranger à notre question, ce motif est primordial puisque la cour déclara que ledit document n'était pas une police valable à raison de l'absence d'une mention essentielle, à savoir la somme assurée. Cela permet de conclure que la décision du juge Mathew a été implicitement infirmée²³ et que le *slip* est une police d'assurance maritime²⁴.

Les seuls arguments sérieux qui s'opposeraient à ce que le *slip* puisse être considéré comme une police sont les articles 21 et 89 de la loi de 1906 qui permettent de s'en référer pour savoir la date du « contrat » ou en cas de toute autre difficulté. Mais, s'il en était ainsi, cela n'empêchera pas que, quel que soit son nom, le *slip* puisse être considéré comme un « écrit » par lequel on prouve un contrat d'assurance maritime aux termes de l'article 91 du *Stamp Act* de 1891. La conséquence de cette dernière situation est, il faut l'avouer, extrêmement absurde, puisque, aux termes de l'article 97 de la même loi de 1891, tout courtier ou assureur qui signerait un tel document sans qu'au moment où il est rédigé il en existe une police timbrée, serait passible d'une amende fiscale de 100 livres.

C'est sur la base de cet argument que M. Arthur Cohen, un grand juriste anglais — et il n'est pas le seul à l'invoquer — soutient que le *slip* n'est qu'un engagement d'honneur et non pas une police qui, bien que nulle, pourrait être timbrée après²⁵. Avouons que cette logique juridique nous est étrangère, même s'il fallait conclure que « toute l'assurance anglaise est basée sur une pratique illégale ».

Cette conclusion semble, malheureusement, être confirmée, tout au moins indirectement, par une jurisprudence aussi bien antérieure que postérieure à la loi de 1906 qui s'est prononcée sur la question connexe que voici :

F. — Si le *slip* n'est pas une police, oblige-t-il du moins l'assureur à délivrer une police ?

Dans la deuxième édition de son ouvrage, à la page 52, Arnould se prononçait pour l'affirmative et considérait que le *slip* pourrait être sanctionné dans un cour d'équité. C'est là une allusion à un moyen de droit d'équité (*equity*) auquel on pouvait recourir devant la *Chancery Court*, jusqu'à la promulgation du *Judicature Act* de 1873, qui réforma complètement l'organisation judiciaire anglaise en permettant à tous les tribunaux de siéger, à la fois, comme *common-law* et en *equity*. Ce moyen de droit d'équité, qui existe encore aujour-

(22) Observations précitées, *Dor*, 20, à la p. 219.

(23) Conclusion exactement contraire dans les *Observat. précit.*

(24) Hart et Simey, *op. loc. cit.*

(25) *Law Quarterly Review*, n° du janvier 1914, p. 87.

d'hui, s'appelle la *specific performance* et consiste dans l'obligation d'accomplir matériellement la promesse contractuelle, sur les ordres du tribunal. Ainsi, dans l'hypothèse qui nous concerne, cela serait une injonction de « faire », à savoir de rédiger et timbrer la police promise par le *slip* ou la *covering-note*. Si Arnould ne citait qu'une jurisprudence assez obscure ²⁶, il en existe néanmoins des arrêts qui ont admis cette obligation ²⁷.

Pourtant la plus grande partie des arrêts nient cette possibilité ²⁸ et il est certain que la jurisprudence moderne est du même avis, et, sur le seul terrain pratique où la question se pose aujourd'hui, décide que le liquidateur d'une compagnie d'assurance qui a cessé ses opérations en raison de son passif, ne peut convertir en police régulière des *slips* ou *covering notes*, souscrites au nom de la société avant la liquidation ²⁹.

Par contre, aux Etats-Unis, où la législation fiscale n'est pas intervenue dans la matière, l'arrêté d'assurance, qu'on y appelle *binder*, parce qu'il lie (*bind*) les parties, engendre une action en droit et un recours en équité ³⁰ et peut être assimilé à tous les points de vue à une police ³¹.

G. — Lorsque la police est dûment timbrée, la situation change complètement et, fait assez curieux, le *slip* acquiert une valeur juridique qui dépasse à tous les points de vue la police. Il devient en effet la preuve la plus parfaite du contrat d'assurance et produit, en résumé, les effets que voici ³² :

1° La police doit être conforme au *slip* et ne peut contenir, par suite, aucune clause restrictive qui ne se trouve pas dans ce dernier.

2° Le contrat est considéré conclu à la date de la signature du *slip*. Par conséquent, c'est à ce dernier moment qu'il faut se placer pour apprécier si l'assuré a commis une réticence et l'assuré est libre de ne pas déclarer à l'assureur les faits qui se sont passés entre la signature du *slip* et celle de la police, même si ces faits sont susceptibles d'influencer l'opinion du risque chez l'assureur ; cf. art. 21 et 20 du M. I. A.

3° Le *slip* peut servir de preuve en justice pour l'interprétation de tout point obscur de la police ; cf. art. 89 du M. I. A.

(26) Observ. précit. Dor, 20, p. 220.

(27) Hart et Simey, dans Arnould, 11^e édit., I. sect. 39, note (s).

(28) Observat. précit., *op. loc. cit.*

(29) *In re Clyde Marine Ins. Co* (1924), Sess. Cas. 113 ; même jugement, Cour de Session d'Ecosse 30 nov. 1923, Dor, 6, 267 ; Ch. des Lords, 27 juillet 1928, Dor, 19, 146 ; Haute Cour de Justice (Chancellerie), 4 juin 1930, Dor, 23, 259 ; *contra*, Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 29 déc. 1926, Dor, 20, 203 ; Highmore, *Stamp Laws*, Londres, 1926, p. 147.

(30) Phillips, I, sect. 13 ; Richards, *op. cit.* sect. 76.

(31) Pour détails, voy. Observat. précit. Dor, 20, p. 216.

(32) Observat. précit. Dor, 20, p. 221-222 pour la jurisprudence.

4° La police ne peut être rectifiée par rapport au *slip* que s'il y a preuve d'erreur commune de la part de l'assureur et de l'assuré ³³.

III

Attitude de la pratique anglaise devant la loi

Ce qui précède constitue un des plus frappants exemples de la répercussion néfaste que peut exercer sur la nature juridique d'un contrat une législation fiscale mal conçue ou non satisfaisante. Mais, au grand honneur des assureurs anglais, les abus auxquels la susdite situation pouvait donner lieu, sont presque inconnus dans l'histoire commerciale des assurances maritimes de ce pays. La pratique a sanctionné le *slip* d'une manière qui, en Angleterre, est plus efficace que la valeur que pouvait lui donner une loi : à savoir la force d'un engagement d'honneur. L'obligation morale de délivrer la police a été solennellement reconnue, en 1859, par le comité du Lloyd's ³⁴, à un moment où quelques assureurs peu scrupuleux refusèrent de le faire. Mais, comme aujourd'hui, ces défaillances restèrent des exceptions isolées. On comprendra ainsi le « grand retentissement » qu'eut en Angleterre le cas de la *Triton Insurance Co* qui, en 1903, refusa de délivrer une police timbrée à MM. Bowering et autres, assureurs du Lloyd's, mais réassurés dans l'espèce ³⁵.

Malheureusement, le terrain d'application de la jurisprudence qui dénie toute force légale au *slip* en l'absence d'une police reste encore étendu, comme nous l'avons remarqué, en cas de liquidation judiciaire ou faillite des assureurs. De plus, dans les mêmes circonstances et en vertu des mêmes dispositions fiscales, la jurisprudence anglaise a refusé de sanctionner certaines espèces de réassurances et de polices flottantes maritimes, dans leur forme la plus usitée dans ce pays. Ainsi, par suite d'une législation fiscale imparfaite, on est amené à cette constatation absurde qu'en Angleterre, le plus fort marché de réassurances du monde, la réassurance est basée, pour la plus grande partie, sur une pratique illégale. Mais c'est là un sujet que nous étudierons dans une prochaine section ³⁶.

(33) *British & Foreign Mar. Ins. Co v. Sturge* (1897), 77 L. T. 208.

(34) *Supra*, § 9, II.

(35) Covare, *L'assurance maritime anglaise*, Paris 1904, p. 57 et s.

(36) *Infra*, § 19, II.

§ 18

LES CLAUSES DE L'INSTITUT

I

Origine

A. — La police commune anglaise, telle qu'elle est reproduite par la loi anglaise sur les assurances maritimes de 1906, à titre de police-type, dans son Annexe I, est simplement une police pour l'assurance du voyage. D'ailleurs la police-type de la loi de 1906 n'est que la reproduction presque intégrale de la police en vigueur au Lloyd's¹ depuis 1779. Cette dernière est aussi conçue uniquement pour l'assurance au voyage. Il est très curieux d'observer que, sauf quelques rares exceptions, les imprimés pour l'assurance à temps sont totalement inconnus en Angleterre. Pour de telles assurances la pratique anglaise s'est contentée d'employer les polices existantes en introduisant des clauses manuscrites où l'on faisait ressortir que l'assurance était à temps. Tel était l'usage non seulement au Lloyd's, mais chez toutes les sociétés d'assurances. Pour les conditions spéciales à l'assurance à temps, presque chaque courtier faisait usage de ses propres clauses, qui différaient de l'un à l'autre, apparemment seulement dans leur terminologie. Les grands armateurs avaient aussi leurs conditions particulières, et cette pratique est encore en vigueur surtout pour l'assurance des *liners*². Mais l'on comprend que l'interprétation des diverses rédactions usitées dans le même but, et pour le même objet, n'était pas sans donner lieu à de graves difficultés. L'intention des assureurs, qu'elle se soit manifestée en leur faveur ou en celle de l'assuré, fut souvent contrariée par les décisions judiciaires qui interprétaient lesdites clauses, le plus souvent à juste raison, dans le sens exactement opposé à celui auquel elles devaient leur introduction par les parties contractantes. Il est vrai qu'en échange une rédaction du jour au lendemain avait aussi l'avantage de se mettre en conformité avec les arrêts les plus récents ou, au contraire, d'y déroger. Toujours est-il que ce fâcheux état de choses dura jusqu'à la fin du

(1) *Infra*, § 20, I.

(2) Gow, p. 237.

xix^e siècle, quand se dessina un ample mouvement d'assureurs anglais vers l'unification des clauses en usage.

B. — En 1884, la plupart des assureurs de Londres à l'exception de ceux du Lloyd's et des compagnies, se réunirent en une association qui prit le titre de *Institute of London Underwriters*.

La première préoccupation de l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres se dirigea vers l'unification des principales clauses en usage dans l'assurance à temps. A cette tâche, tous les assureurs du Lloyd's, des compagnies et des autres associations plus anciennes de Liverpool, Glasgow, Manchester et Bradford, leur prêtèrent le concours le plus efficace. Le premier résultat fut l'adoption d'un choix de clauses des plus importantes, connues sous le nom de *Time Clauses*, en 1888. Ces clauses durent leur introduction graduelle à la bonne volonté de tous les assureurs et surtout à celle des courtiers du Lloyd's. En 1893, lesdites clauses, un peu plus perfectionnées prirent le nom de *Institute Time Clauses*, qu'elles devaient conserver jusqu'à nos jours. Lentement, le procédé de rédaction de ces clauses prit une forme organisée. Aujourd'hui, il incombe à un « comité technique et des clauses » (*Technical and Clauses Committee*) dont font partie des assureurs du Lloyd's. Le rôle de ce comité est de s'occuper de la rectification des clauses anciennes et de la rédaction des nouvelles. Vers la fin du xix^e siècle on procéda à la rédaction des principales clauses en usage dans l'assurance au voyage, qui forment un genre de « conditions » pour l'assurance au voyage, appelées *Institute Voyage Clauses*. En 1912, on mit en application les conditions usuelles pour l'assurance des marchandises, *Institute Cargo Clauses* et peu après, pour l'assurance du fret, *Institute Freight Clauses*. Entre temps, on poussa le perfectionnement jusqu'à rédiger des conditions séparées, suivant que l'assurance était faite « tous risques », ou « franc d'avaries particulières », etc., et suivant qu'il s'agissait de *steamers* ou de tout autre navire, des risques maritimes ou sur les lacs, ou des risques de port seulement. Ce que l'on désigne aujourd'hui par le nom de *Institute Clauses* provient effectivement de l'Institut des Assureurs de Londres mais ne sont pas inspirés uniquement par lui. En réalité toutes les clauses ou les groupes de clauses sont soumis à l'examen de toutes les parties intéressées dans l'assurance maritime, en commençant par les assureurs et les courtiers et en finissant par les principales associations d'armateurs et même de commerçants³.

(3) Telfes, la *London Corn Trade Association*, la *National Association of Flour Importers*, la *London Jute Association*, et la *Rubber Trade Association of London*, pour lesquelles il existe des imprimés spéciaux contenant les principales conditions en usage pour l'assurance des grains, de la farine, du chanvre et du caoutchouc.

C. — L'usage de ces clauses eut un grand succès en Angleterre⁴ et aujourd'hui il n'est pas exagéré de prétendre qu'elles régissent toutes les assurances anglaises, y compris celles du Lloyd's. Il en est ainsi, sans aucun doute, tout au moins dans l'assurance à temps, depuis 1924, quand les assureurs anglais presque à l'unanimité conclurent un accord par lequel ils s'engageaient à faire usage des Clauses de l'Institut dans toutes les assurances à temps sur corps (*hull*) pour les *trampers* et autres navires, à l'exception des *liners* et de ces assurances où les grands armateurs bénéficient de conditions spéciales⁵.

Dès lors, il était nécessaire de signaler leur existence et quelques brèves notions sur leur portée, et cela d'autant plus, qu'au cours de notre commentaire juridique et pratique de la police, nous rencontrerons très souvent les principales clauses de l'Institut qui font partie de l'« assurance » du Lloyd's.

II

Aspects pratiques et juridiques

A. — Les clauses et conditions rédigées par l'Institut sont imprimées par ses soins⁶ et vendues en grandes quantités aux assureurs anglais ou aux courtiers du Lloyd's. Les clauses se trouvent imprimées sur de petits « papillons » (*printed clauses, attached clauses*) de papier. Les assureurs ou les courtiers qui rédigent la police, s'ils adoptent ces clauses, n'ont plus qu'à coller ces papillons en marge de la police et à faire mention de leur incorporation juridique au texte de la police par certaines mentions attestant leur existence⁷. Depuis 1918 toutes les clauses sont numérotées à l'intérieur de chaque papillon, comme le sont aussi les lignes de toutes les clauses d'un papillon.

Un dernier avantage de leur emploi consiste dans le fait que le Comité des Clauses, de l'Institut, procède à leur revi-

(4) L'Institut des Assureurs de Londres a rédigé d'un commun accord avec l'*American Institute* diverses conditions pour l'assurance à temps du corps des navires (*American Institute Time Hulls*) qui sont en vigueur en Angleterre et, pour certaine partie, en Amérique, où règnent par ailleurs les clauses de l'*American Hull Underwriters Association* (*A. H. U. A. forms*). Une entente entre le même Institut et les assureurs hollandais aboutit à l'usage des *Institute Standard Dutch Hull Form* (for *liners and tramps*).

(5) Par les soins du même Institut, il existe une « échelle de ristournes de primes » très perfectionnée à l'usage de tous les assureurs, voy. *infra* § 48, VI, C, 7°.

(6) Il existe un recueil le *Reference Book of Marine Insurance Clauses*, de toutes ces clauses, imprimé par les éditeurs attitrés de l'Institut : Witherby & Co, 15, Nicholas Lane, Londres E. C. 4, qui paraît annuellement et auquel on peut s'abonner pour la réception mensuelle des clauses révisées ou des nouvelles clauses parues. La 13^e édition dont nous faisons usage, date de 1936.

(7) Voy. *infra*, § 21, IV.

sion au fur et à mesure des besoins des assureurs, et quelquefois, après entente avec ces derniers, immédiatement après une nouvelle jurisprudence, non seulement là où les assureurs veulent y déroger, mais aussi là où ils l'acceptent et sur laquelle, par mesure de prudence, ils veulent attirer l'attention des assurés.

B. — Au point de vue juridique l'introduction de ces clauses dans le texte de la police soulève quelques difficultés juridiques dont l'étude appartient à une théorie générale sur l'interprétation des polices d'assureurs maritimes en droit anglais. Elle est par suite tout à fait en dehors du cadre de notre sujet. Nous signalerons pourtant quelques points importants parce qu'ils ont trait, sinon à la police du Lloyd's, tout au moins à « l'assurance » au Lloyd's.

Une fois attachées à la police par des papillons, les clauses de l'Institut régissent et contrôlent le sens de l'imprimé, comme le font n'importe quelle autre clause additionnelle. Mais, comme il arrive souvent, si leur « incorporation » juridique à la police est faite au moyen d'une clause manuscrite qui révélerait leur présence en stipulant qu'il faut s'en référer « pour autant qu'elles puissent s'appliquer » (*as far as they apply*), alors l'imprimé aura la priorité en cas de contradiction avec lesdites clauses⁸. Autrement, en cas de contradiction entre l'imprimé et les clauses additionnelles de l'Institut, ce sont ces dernières qui prévalent. Mais lorsque les papillons son en contradiction avec toute autre clause additionnelle manuscrite ou dactylographiée, la priorité doit être donnée à ces dernières, conformément à un principe d'interprétation jurisprudentielle, depuis longtemps établi, d'après lequel les clauses écrites ont plus de force que celles imprimées parce qu'elles révèlent mieux l'intention des parties⁹.

(8) *Otago Farmers' Cooperative Ass. of New-Zealand v. Thompson* (1910), 2 K. B. 145.

(9) Arnould, I, sect. 73 et s. ; Gow, pp. 137-138. Voy. aussi une autre question sur l'interprétation de ces clauses, *infra* § 40, note 7.

§ 19

LE DROIT DE TIMBRE ET LES DISPOSITIONS FISCALES

I

Généralités

A. — Le premier impôt sur les polices d'assurances anglaises fut institué vers la fin du xvii^e siècle par Guillaume III, et consiste en une taxe fixe de 6 d. Ce n'est qu'en 1795 qu'une loi introduisit une sorte de droit de timbre et d'enregistrement moderne. D'autres lois de 1801, 1802 et 1814 le proportionnèrent au montant de la somme assurée et de la prime et firent certaines différences suivant qu'il s'agissait du cabotage ou des voyages au long cours. Toute la législation fiscale du règne de Victoria, soit les lois de 1867, 1870 et 1876, fut réunie dans un but de simplification dans le *Stamp Consolidation Act* de 1891 (54 et 55 Vict. c. 39). La législation en vigueur aujourd'hui est la suivante¹ :

Stamp Act de 1891,
Finance Act de 1901.
Revenue Act de 1903,
Finance Act de 1908,
Finance Act de 1912,
Finance Act de 1920.

B. — D'après la dernière de ces lois le droit de timbre anglais (*stamp*) — qui correspond à la fois au timbre de dimension et au droit d'enregistrement français — sur les polices au voyage est fixé à 1 d. pour les polices dont la prime n'excède pas 2 sh. 6 d. pour cent de la somme assurée, quel que soit le montant de cette dernière. Si la prime excède ledit taux, le droit de timbre est proportionné à la somme assurée : pour toute fraction de £ 250 il est de 3 d. et lorsque la somme assurée dépasse £ 1.000, alors pour toutes les £ 500 ou fraction de £ 500 le droit est de 6 d. Pour les polices à temps, sur la base des mêmes divisions de la somme assurée ou du taux de la prime, le droit est le triple ou six fois celui qui aurait été exigé pour une police au voyage, suivant que la police est faite pour moins ou pour plus de six mois.

(1) Voy. à ce sujet, Highmore, *op. cit.* ; Allen, *Stamp Duties on Sea Insurance*, 2^e édit., Londres, 1903 ; Dover, *op. cit.*, p. 79 et s. ; Observations sur Chambre des Lords, 27 juillet 1928, Dor, 19, 146.

Pour les polices étrangères, qui doivent être timbrées dans les 10 jours de leur entrée en Angleterre, la somme assurée est convertie en livres d'après un taux officiel périodiquement révisé par la *Commission of Inland Revenue*.

D'après le règlement du *Board of Inland Revenue*, les polices pour les risques de la navigation sur les canaux, rivières et lacs intérieurs, ne sont pas des polices maritimes. De tels risques assurés séparément ou incidemment à une expédition maritime (et dans ce cas, y compris le risque de transit terrestre) sont sujets à un droit fixe de timbre-quittance (*agreement stamp*) de 6 d. Les copies des polices timbrées ne sont assujetties à aucun droit de timbre ; si, par erreur, une copie a été timbrée, on peut obtenir le remboursement sur la production de la police originale. Mais il ne semble pas qu'on puisse obtenir le remboursement proportionnel pour le restant non déclaré sous une police d'abonnement (*floating policy*), « à alimenter » ² pour laquelle on avait perçu un droit de timbre entier correspondant au montant total de la somme assurée ³.

II

De certaines dispositions fiscales et de leurs effets

A. — On remarquera que le barème du droit de timbre fixé par la loi de 1920, ne parle que des polices à temps qui ne dépassent pas 12 mois. En effet, le droit anglais présente cette particularité d'interdire toute assurance à temps pour plus de 12 mois (art. 93-2° du *Stamp Act* de 1891). Cette mesure fiscale ayant pour but la production d'un revenu régulier gênait considérablement les parties, surtout à une époque où la diffusion des nouvelles n'était pas toujours facile, quand il arrivait qu'un navire se trouvait en mer au moment de l'expiration du contrat et que l'assuré, pour quelque motif, n'avait pu effectuer une nouvelle police avant le sinistre. Cette situation motiva l'introduction d'une clause, connue sous le nom de *Continuation clause*, généralement ainsi conçue :

« Si à l'expiration de cette police le navire se trouvait en mer ou en détresse ou dans un port de refuge ou d'escale, il sera tenu pour couvert jusqu'à son port de destination, à condition qu'avis en soit aussitôt donné aux assureurs et moyennant une prime de... par mois ».

Mais cette convention était nulle et la jurisprudence vint jusqu'à décider que toute la police à laquelle on l'attachait

(2) Voy. *infra*, § 28, note 4.

(3) Dover, *op. cit.*, p. 86.

était nulle⁴. Les assureurs la considéraient néanmoins comme une police d'honneur. Cette situation dura jusqu'au *Finance Act* de 1901, dont l'article 11 consacre sa validité ; *ibid.*, article 25-2° du M. I. A. D'après les dispositions de la première de ces lois, la police qui contient une telle clause doit porter un timbre-quittance de 6 d. (art. 11-2°). Si le risque ainsi prolongé venait à se réaliser, et pourvu qu'il n'y ait pas une nouvelle police pour un tel risque, la clause sera considérée comme un contrat d'assurance séparé et il pourra être timbré, sans pénalité, pendant les 30 jours qui suivent la réalisation du risque (art. 11-3°). Mais en aucun cas une police faite pour 12 mois ne peut être prolongée au delà de 30 jours après son expiration. Le montant du nouveau droit de timbre suit, d'abord, les règles ordinaires applicables à toutes les « primes additionnelles »⁵ et d'après lesquelles une prime n'est pas considérée dépasser le taux de 2 sh. 6 d. %, même lorsque le montant de la prime ordinaire ajouté à la prime supplémentaire dépasserait ce taux, que si l'éventualité (*contingency*) pour laquelle on paye un supplément de prime vient à se réaliser (art. 8 du *Finance Act* de 1912). Après quoi, il y a lieu de regarder la terminologie du contrat pour savoir si la clause constitue une nouvelle assurance à temps ou seulement une simple prolongation ininterrompue nécessaire pour que le navire arrive au port de destination, soit une assurance au voyage, pour savoir si l'on doit appliquer un timbre pour l'assurance à temps ou au voyage⁶. Ajoutons enfin qu'une autre exception à la prohibition de l'assurance pour une durée supérieure à 12 mois est stipulée par l'article 8 du *Finance Act* de 1903, pour l'assurance sur corps des navires, machines et accessoires pendant la durée de leur construction, essai ou réparation, dont les polices sont considérées au voyage et timbrées en conséquence même si elles sont faites pour plus d'un an.

B. — Depuis la loi de 1795 et jusqu'aujourd'hui, le droit fiscal anglais considère qu'une police est nulle et ne peut donc être produite en justice si elle n'est pas timbrée avant sa signature par les assureurs. L'impossibilité absolue de la timbrer après sa souscription fut relâchée par une loi de 1876 qui permit le contraire, moyennant une pénalité de 100 livres. Le *Stamp Act* de 1891 reproduit la même règle de nullité (art. 95-1°) et le même montant de pénalité pour le timbrage postérieur à la signature (art. 95-2°) et l'étend à toute

(4) Arnould, I, sect. 440.

(5) *Infra*, § 48, II, B.

(6) A cet effet, il faut regarder la terminologie de l'avis aux assureurs, avis dont la police est habituellement endossée par le courtier et soumis à la signature des assureurs. Pour les autres détails concernant cette clause et la nouvelle rédaction de l'Institut, voy. *infra*, § 32, II, D ; et § 48, II, B, 5°.

personne qui établit une police ou autre document servant de preuve du contrat d'assurance maritime (art. 97). Elle prévoit pourtant deux exceptions à cette règle : les polices d'assurance mutuelle et les polices établies à l'étranger qui peuvent être timbrées dans les 10 jours après leur réception dans le Royaume-Uni⁷.

Aux termes de l'article 93-1° du *Stamp Act* de 1891 et de l'article 22 du M. I. A. un contrat d'assurance maritime est nul et d'aucun effet s'il n'est pas constaté par une police, et, de ce qui précède, la police est nulle si elle n'est pas timbrée. Nous avons déjà exposé dans tous ses détails la première conséquence de cette législation fiscale manifestement mal conçue : la jurisprudence anglaise refuse, à tort ou à raison, d'accorder toute sanction légale à l'arrêté d'assurance (*slip*) qu'elle considère comme un contrat d'assurance maritime définitif mais non pas comme une police⁸ ! Il nous reste à étudier certaines autres conséquences pour le moins aussi étonnantes.

C. — Comme dans tous les autres pays la réassurance est pratiquée en Angleterre⁹, soit sous cette forme qu'on qualifie de facultative (*facultative, direct re-insurance*), soit sous la modalité plus moderne des traités de réassurance (*re-insurance treaties*). Qu'il s'agisse d'un traité de participation (*quota treaty, participating treaty*) ou d'un traité d'excédent (*excess treaty*), ou bien de toute autre variété des nombreuses formes sous lesquelles les traités de réassurance sont pratiqués en Angleterre¹⁰, il est certain que, à la différence de la réassurance facultative, les parties ne pourront pas indiquer le montant de la somme assurée au moment de la confection du contrat, et cela pour le simple motif que le réassuré est dans l'impossibilité de connaître le montant des assurances qu'il souscrira et qui viendront, d'une manière ou d'une autre, en application au traité¹¹. La somme assurée étant une des mentions essentielles pour la validité de la police d'assurance maritime, tant d'après l'article 93-3° de la loi de 1891 que suivant les termes de l'article 23 du M. I. A., il s'ensuit que le contrat n'est pas une police valable et

(7) Observations précit., Dor, 19, 154.

(8) *Supra*, § 17, II.

(9) Pour la nature juridique, voy. Arnould, I, sect. 322 et s. ; Observations sur Cour suprême de la République Argentine, 9 avril 1926, Dor, 14, 89.

(10) Dover, *op. cit.* p. 353 et s. ; Diamantidi, *A handbook on Reinsurance*, Londres, 1918, p. 9 et s.

(11) Ripert, III, n. 2603. Ajoutons qu'au Lloyd's il est interdit aux assureurs de se réassurer par de tels traités, ils n'ont que le droit de réassurer d'autres personnes par ce moyen. La raison de cette prohibition tient dans le contrôle que le comité exerce sur le chiffre d'affaires des assureurs et auquel il serait facilement dérogé par ces traités qui peuvent ne pas être passés dans les livres de commerce des membres assureurs. De plus, l'assurance individuelle deviendrait un vain mot si l'assureur du Lloyd's prêtait uniquement son nom mais travaillait réellement pour le compte d'une société d'assurances, le réassureur.

qu'il sera d'ailleurs nul car on ne pourra pas le timbrer. Les traités de réassurances sont donc nuls et illégaux en droit anglais.

La pratique, il est vrai, ne cessait pour cela de pratiquer cette forme de réassurance tout en lui accordant la force d'un engagement d'honneur. Pour éviter tout inconvénient possible elle avait d'ailleurs recours à un procédé assez empirique mais parfaitement légal. Pour chaque bordereau d'application reçu du réassuré, les assureurs procédaient immédiatement à la confection d'une police de réassurance facultative dûment timbrée. Au Lloyd's, ce rôle incombe aux courtiers qui rédigent la police d'après ledit bordereau, vont la timbrer (*to put on stamp*), et la présentent à la signature des assureurs, soit l'une après l'autre, soit en tas (*in bulk*), à la fin d'une certaine période. L'on comprend le retentissement qu'eut en Angleterre le procès intenté par une compagnie d'assurance norvégienne, le réassuré, contre une société d'assurance anglaise qui refusa de régler la différence du solde dont elle était débitrice à la suite d'un traité déjà expiré en prétextant que devant la loi anglaise un tel traité était nul. Mais dans l'espèce il se trouvait dans les difficultés naissant sous le traité avaient été soumises, conformément à une clause du traité, à un arbitrage norvégien et c'était justement la sentence de ce dernier que la société défenderesse refusait d'exécuter. Par un jugement du 20 mai 1927, le juge Mac Kinnon considéra qu'il n'avait à rechercher que si le contrat contenait la clause compromissoire, si la sentence avait été valablement rendue d'après la loi norvégienne et si ce document pouvait être produit en justice. Sur ce dernier point il débouta le moyen de défense du réassureur anglais qui prétendait qu'une police nulle n'avait aucune valeur probatoire, non pas parce qu'il n'en était pas ainsi, mais pour le motif que la cause de l'action résidait dans la sentence étrangère et que le seul document qu'il avait à apprécier était le compromis d'arbitrage qui était constaté par un écrit dûment timbré, au timbre fixe de 6 d. La compagnie norvégienne eut ainsi gain de cause ¹².

Mais, comme pour le *slip*, de telles situations se présentent rarement. Le plus souvent l'inconvénient de la législation anglaise s'avère dans le cas où le réassureur est en faillite ou liquidation judiciaire. Le syndic ou le liquidateur de la faillite ne peut alors sanctionner l'engagement de l'assureur insolvable et doit refuser la rédaction de toute police en invoquant la jurisprudence qui décide que la police non timbrée ne crée aucune obligation légale de délivrer une police. C'est ce que vient de décider récemment un arrêt de la Chambre

(12) Norske Atlase Ins. Co Ltd v. London General Ins. Co Ltd (1927), 28 Lloyd's List L. R. 105 ; Dor, 17, 278 ; Voy. aussi Observations précit., Dor, 19, 156.

des Lords dans la même hypothèse, en repoussant aussi la prétention des demandeurs que le traité de participation n'était pas un traité de réassurance¹³. Dans cette espèce, un des juges, le Lord Atkin, remarqua combien il était désirable que ladite législation fiscale fût changée. Tous les autres moyens proposés, notamment par l'Union Internationale d'Assurances Transports¹⁴ sont malheureusement restés à l'état de projet et la pratique du plus grand marché de réassurances au monde, continue à travailler de la même manière qu'avant, soit dans cette situation, pour le moins, absurde, qui consiste à conclure d'une manière illégale un contrat parfaitement légitime par ailleurs.

D. — La même nullité frappe ce genre de police flottante que l'on appelle en Angleterre un *open cover* et qui tend de plus en plus à remplacer les polices dites « à alimenter » ou « à éteindre » (*open, declaration policy*). Par ce contrat, en effet, les assureurs s'engagent à couvrir tous les chargements faits dans certaines conditions par un assuré, pendant une période généralement de 12 mois, sans aucune limite outre que le montant de chaque risque séparé (*limit per bottom*). En d'autres mots, il s'agit là d'une *cover-note* perpétuelle, qui court sans interruption pendant deux dates, et par laquelle l'assureur s'engage à émettre des polices dûment timbrées (*to issue stamped policies as against an open cover*) envers l'assuré, dans certaines conditions ; le fait que la somme assurée n'y est pas indiquée empêche que ce contrat soit autre chose qu'un engagement d'honneur¹⁵.

E. — Il en est de même de tout certificat d'assurance (*certificate of insurance*)¹⁶ qui est émis par un assuré, ensemble avec un avenant de déclaration, pour que, signé par l'assureur, il circule attaché à la traite documentaire à la place de la police flottante légale¹⁷. La jurisprudence anglaise dénie à un tel document la qualité juridique d'une police, à tel point qu'elle admet même qu'un acheteur *c. a. f.* peut refuser l'exécution du contrat pour défaut de documents si, à la place d'une police, le vendeur ne présentait qu'un tel certificat¹⁸.

(13) *In re National Benefit Ass. Co. Ltd*, Ch. des Lords, 27 juillet 1928, Dor, 19, 146 et note précit.

(14) Dor, 19, pp. 160-162.

(15) Gow, p. 233 ; nullité d'un *open cover slip*, *Empress Ass. Corp. v. Bowring* (1906), 11 Com. Cas. 107.

(16) En Amérique, ce nom est synonyme de *cover-note*.

(17) Les assureurs du Lloyd's n'ont pas le droit de délivrer des carnets d'assurance (*certificate's books*) pour qu'ils ne puissent pas échapper au contrôle du comité sur leur chiffre d'affaires. Tout certificat d'assurance est par suite délivré par le comité du Lloyd's qui signe à la place des assureurs.

(18) *Wilson, Holgate & Co. v. Belgian Grain & Produce Co* (1920), 2. K. B. 1 et 7 ; *Diamond Alkali Export Corp. v. Bourgeois* (1921), 3 K. B. 443.

Mais la pratique se soucie fort peu de cette attitude de la jurisprudence et continue à en faire usage. Ce qui est plus, l'Association des Chambres de Commerce du Royaume-Uni rédigea, il y a quelques années, une recommandation aux commerçants anglais d'introduire une mention expresse dans les contrats de vente pour permettre l'usage du certificat d'assurance, et intervint avec succès auprès des banques pour qu'elles continuent l'escompte de telles traites comme auparavant ¹⁹.

(19) Scrutton, *On charterparties and bills of lading*, 13^e édit. Londres, 1931, p. 185, note (e).

LIVRE II

Commentaire de la Police du Lloyd's

« Ce n'est pas une police, c'est la table de matières de l'assurance maritime ! »

(Un écrivain anglais inconnu, cité par GOVARE, *op. cit.*, p. 44).

« Lorsqu'il y a doute quant à la police générale à laquelle les parties ont convenu de se référer, il est conforme aux usages maritimes de choisir les conditions de la police du Lloyd's qui est la plus connue et usitée des polices, Trib. com. d'Anvers, 4 juillet 1913, R. I. D. M., XXIV, 104.

CHAPITRE UNIQUE

§ 20

APERÇU HISTORIQUE

I

Il n'y a pas de police rédigée en anglais, ne serait-ce que pour partie, qui soit antérieure à la deuxième moitié du xvi^e siècle. Le nombre de celles qui datent de cette époque, et qui sont conservées pour la majorité dans les archives de l'Ambassade anglaise, est exactement de neuf¹ : après une première de 1547, suivent celles de 1548, 1553, 1555², 1557, 1558, 1562, 1563 et, enfin, une de 1565.

La plupart de ces polices sont écrites complètement en italien, les souscriptions seules laissent voir quelques mots d'anglais; mais, ce qui est plus, les recherches historiques ont montré que toutes n'étaient que des copies dont l'original avait pu être, pour la plupart d'entre elles, souscrit ailleurs qu'en Angleterre. Aussi ne présentent-elles pas un grand intérêt historique sinon celui d'enlever les derniers doutes quant à la nationalité des marchands auxquels il faut attribuer l'introduction de l'assurance dans ce pays. La comparaison entre la police du Lloyd's et celle de Florence de 1523, est, à cet égard, bien significative.

Lorsque l'on passe au xvii^e siècle, on trouve, par contre, quatre fameuses polices extrêmement importantes pour l'histoire de la police du Lloyd's. La première est la police sur le *Tigre*, — navire dont Shakespeare parle à plusieurs reprises dans ses œuvres³, — de 1613, que l'on appelle couramment la *London Policy*; vient ensuite celle sur le *Three Brothers*, de 1656, celle sur le *Golden Fleece*, du 20 janvier 1680, con-

(1) Voy. texte dans Gow, p. 344. Il est intéressant de remarquer que la clause de « force et effet » (Voy. sens de cette expression *infra*, § 46) de ces polices se réfère à celle d'Anvers et que, par contre, la police d'Anvers de 1662 parle de « conditions de Lombard Street de Londres ».

(2) *Lloyd's Callendar*, 1936, p. 86.

(3) Gow, p. 340; pour le texte voy. *ibid.* et Martin, *op. cit.* pp. 46-48.

servées dans les archives du Lloyd's, et enfin une, moins importante, sur la cargaison du *Maria*, de 1692⁴.

Ce n'est qu'à propos de ces quatre documents qu'on peut réellement parler de polices authentiquement anglaises.

Rien, dans ces susdites polices ne fait allusion au *Lloyd's Coffee House*; mais il est possible, du moins en ce qui concerne les deux dernières, que leurs souscripteurs aient fréquenté cet endroit qui devait exister vers 1680⁵; car si l'on compare, notamment, la *Golden Fleece*⁶ avec l'imprimé Lloyd's d'aujourd'hui, on observe que, à quelques différences près, elles sont identiques.

Quoi qu'il en soit, ce ne fut que le 12 janvier 1779, à la suite d'un accord unanime des membres du Lloyd's portant sur l'adoption d'un texte unique qui devait représenter les conditions-types de l'assurance qu'on y passait, que vit le jour le premier imprimé Lloyd's.

Quelques années après sa parution — preuve éclatante du fait qu'elle devait être couramment employée longtemps avant — la police du Lloyd's fut aussitôt adoptée par le *Stamp Act* de 1795 (35 Geo. III, s. 63) et la loi de 1867 (30 Vict., s. 23) comme police-type anglaise.

Durant un siècle, après cette première loi, il n'y eut pas d'autre forme de police que celle du Lloyd's. Dans les dernières années du xix^e siècle, et au commencement du xx^e siècle, le développement des sociétés d'assurances anglaises eut pour résultat la mise en circulation de quelques modèles de polices plus modernes et mieux adaptés au besoin du commerce actuel. Pourtant, la structure de ces nouvelles polices n'est autre que celle de Lloyd's. Malgré la nécessité impérieuse d'une modification, les assureurs du Lloyd's ont préféré garder encore de nos jours — sauf quelques légères modifications — le même texte ancien. Et, comme la police du Lloyd's reste toujours la plus employée des polices anglaises, le *Marine Insurance Act* de 1906 lui a accordé, conformément à l'habitude législative anglaise, la place d'honneur en lui redonnant le titre de police-type dans sa première annexe.

II

Les transformations subies par l'imprimé du Lloyd's depuis 1779 sont les suivantes :

- 1). En 1850, l'en-tête usuelle : *In the Name of God, Amen* (Au nom de Dieu, Amen), fut remplacée par *Be it known that* (Qu'il soit connu que), copie, involontaire

(4) Texte dans Marsden, *Admiralty Cases*, 1640-1840, p. 267 et s.

(5) Voy. *supra*, § 1.

(6) Texte dans le *Lloyd's Calendar*, 1936, pp. 90-92.

peut-être, de l'en-tête de la police florentine de 1523 :
Si a noto e manifesto.

- 2). En 1873, parut sur certaines formes de polices le fameux « *Sceau à l'ancre du Lloyd's* » et le 1^{er} août 1918, les assureurs terrestres s'obligèrent aussi à ne plus signer de police qui ne portât pas ledit sceau.
- 3). En 1874, on y introduisit la *Waiver Clause*, dont la rédaction et l'étendue seront étudiées au cours de ce commentaire (*infra*, § 45, I, A).
- 4). En 1898 et 1899, on introduisit et modifia pour exclure les risques de guerre que, même de nos jours, le commencement du texte stipule à la charge des assureurs, la clause dite *Free of capture, seizure and detention* (F. C. and S.), signifiant l'exclusion des risques d'arrêt, prise, saisie et détention, etc. (*infra*, § 44).
- 5). En 1918, le texte fut de nouveau modifié par l'introduction de la « *Frustration clause* », variante de la F. C. and S., sur laquelle on trouvera des explications détaillées dans le commentaire de la police (*infra*, § 43).
- 6). Et enfin, vers la fin de 1923, on introduisit une mention, en tête de l'imprimé, rendant obligatoire, à partir du 1^{er} janvier 1924, la signature de la police par le *Lloyd's Signing Office* (*supra*, § 14, I, A).

§ 21

ASPECTS GENERAUX

I

La police-type de l'Annexe I de la loi de 1906, est appelée communément la police Lloyd's ; en effet, non seulement cette dernière servit de modèle à la première, mais encore aujourd'hui, à quelques détails près, les deux polices sont identiques. Mais strictement parlant, une police du Lloyd's, comme celle reproduite à la fin de ce commentaire¹, diffère sur quelques petits points de la police-type légale. D'abord, il est tout naturel que l'imprimé fourni par la *Lloyd's Corporation*, pour l'usage de ses membres, porte un signe distinctif, prouvant son émanation d'origine ; tel est, en effet, la fameuse ancre du Lloyd's que l'on peut voir sous la forme d'un sceau imprimé, en haut et à gauche de la police. Autour de l'ancre on trouve la mention des *Lloyd's Acts* de 1871 à 1925 et les mots : « Pour signature seulement par les membres assureurs du Lloyd's ». Ce signe fut introduit à la suite d'une résolution du 1^{er} août 1918, par laquelle les membres s'engageaient à ne signer aucune police qui ne portât le susdit sceau.

Immédiatement au-dessous du sceau à l'ancre, et au-dessus des lettres S. G., se trouve la mention suivante :

« Toute personne qui n'est pas membre assureur du Lloyd's et qui souscrirait cette police, ou toute personne faisant usage de la même, ainsi souscrite, sera passible de poursuites, conformément aux *Lloyd's Acts* ».

Se référant, à la fois, à la création d'un département pour la signature des polices par des procureurs de tous les assureurs, à savoir le *Signing Office*², et au fait que les garanties et sécurités des assureurs mises en *trust* sont surveillées par le comité³, une mention en tête de la police stipule que :

« Aucune police ou autre contrat daté du ou après le premier janvier 1924, ne seront reconnus par le comité du Lloyd's comme donnant droit à leur porteur au bénéfice du *fund and or guarantees* déposés par les souscripteurs de la

(1) Voy. Annexe III.

(2) Voy. *supra*, § 14, I, A.

(3) Voy. *supra*, § 13, II C et D.

police ou du contrat comme garantie de leurs responsabilités à moins qu'ils ne portent à la fin le sceau de l'Office des signatures de Lloyd's ».

Tout à fait en bas de la police, il y a une clause relative aux Lloyd's Agents, ainsi conçue :

« Dans le cas d'un accident duquel il peut résulter, sous cette police, une réclamation pour perte ou avaries, le règlement sera facilité si on avertit immédiatement l'agent le plus proche du Lloyd's ».

Cette clause ne donne aucune qualité juridique de représentants des assureurs aux agents de Lloyd's et apparaît, au premier abord, comme une simple recommandation aux assurés ; mais, comme nous l'avons vu déjà, lorsqu'elle est complétée, comme cela arrive pratiquement toujours, par la *Notice and Tender Clause* de l'Institut, la première devient une véritable obligation d' « avis de sinistres » ⁴.

II

Il y a encore quelques mots, sans importance, qui ne se trouvent pas dans la police de la loi de 1906, mais que l'on voit, au contraire, dans la police du Lloyd's, toutes en italique dans l'imprimé du Lloyd's, ainsi que dans sa reproduction de nos annexes.

Mais deux autres différences matérielles méritent d'être signalées :

a) Dans le passage relatif à la description du commencement, continuation et fin des risques, il est dit, dans la police du M. I. A. que les périls continuent à être couverts par l'assurance « jusqu'à ce que ledit navire ait été mouillé à l'ancre pendant 24 heures... » (*until she hath moored at anchor twenty-four hours*) tandis que, dit-on, les polices Lloyd's laissaient cette mention en blanc ⁵. Mais depuis quelque vingt ans, l'imprimé Lloyd's mentionne aussi ces 24 heures.

b) La plus importante différence consiste, réellement, dans le fait que la *F. C. & S. clause*, ainsi que la *Frustration clause* de l'imprimé Lloyd's ne se trouvent pas mentionnées dans le M. I. A. de 1906 ⁶. Cela tient au fait que ces dernières clauses furent introduites, respectivement en 1899 et 1919 pour exempter les assureurs, entre autres, des risques de guerre qui étaient expressément prévus — et ils le sont encore aujourd'hui, malgré ces clauses — par l'imprimé du Lloyd's ou de la police commune anglaise. Mais le législateur considéra que les risques de guerre étaient des *maritime pe-*

(4) Voy. *supra*, § 15, I, B.

(5) Gow, *op. cit.*, p. 30.

(6) V. sens de ces deux clauses *infra*, § 44 et § 43.

risks ordinaires et donc, ils ne pouvaient être exclus que par une convention expresse ; aussi, en dehors du fait que la police-type couvre ces risques, l'article 3 *in fine*, du M. I. A., les met expressément à la charge des assureurs.

III

Lorsque l'on parle des aspects généraux de la police d'assurance d'un pays, ou d'une organisation d'assureurs d'un pays, il est d'usage d'indiquer s'il existe une pluralité d'imprimés distincts et techniquement adaptés aux besoins des différents objets d'une assurance ; presque tous les pays d'Europe connaissent en effet, au moins deux formes de polices-type : corps et facultés.

Si une telle chose existe rarement en Angleterre, et seulement dans le cas de sociétés d'assurances, il n'en est pas ainsi pour le Lloyd's.

La police qu'on y emploie garde encore, à part quelques différences, l'aspect et le texte d'il y a trois siècles, ou du moins de 1779, quand l'assuré réunissait dans sa personne les qualités d'armateur et de chargeur. Respectant une tradition qui leur est particulièrement chère, les assureurs se sont refusés non seulement d'abandonner l'usage du vieux texte, mais même, sauf des considérations d'ordre général et commun, à tout objet d'assurance, soit de modifier, soit d'en extraire la quintessence, et, tout en gardant la vieille terminologie, de faire deux imprimés : l'un pour le corps et l'autre pour les facultés.

Si la pratique du Lloyd's connaît pourtant deux imprimés appelés A et B, leur existence n'a pas trait à la susdite préoccupation. (Pour leur texte voy. Annexe III).

L'imprimé A est employé pour l'assurance dite « tous risques », y compris ceux de guerre, tandis que l'imprimé B exclut ces derniers risques par la clause *Free of capture and seizure* ; mais tous deux contiennent de plus, depuis 1918, une autre clause appelée *Frustration clause*⁷.

Pour la facilité du commerce avec les assurés étrangers, il y a une autre variété d'imprimés qui ne diffèrent des imprimés ordinaires, que par l'existence de trois clauses imprimées en rouge, se référant toutes au paiement d'assurance à l'étranger par l'agent du Lloyd's, dont on a inséré le nom dans le blanc de la première clause ; ce sont les *Settlement abroad clauses*⁸.

Sur tous les autres points, les imprimés sont identiques

(7) V. sens de ces clauses, *infra* § 44 et § 43.

(8) *Supra* § 15, I, C.

et, comme la police-type du M. I. A., les deux sont rédigés pour l'assurance corps et facultés à la fois.

IV

Pour subvenir aux nouveaux besoins du commerce dans les cas où l'assurance portait, soit sur l'un ou l'autre de ces deux, soit sur tout autre objet d'assurance, les assureurs ont trouvé le moyen d'adopter le texte en conséquence sans rien changer directement à l'ancien texte, en rayant, par exemple, les mentions inutiles se référant à un objet, quand il y avait assurance d'un autre.

La manière de s'y prendre est, en effet, la suivante : en bas, ou en marge de la police, on ajoute en manuscrit mention de la chose qui fait l'objet de l'assurance. Les mots ou clauses ainsi écrits ont pour effet, d'après une jurisprudence constante qui remonte à 1803, non seulement de préciser l'objet de l'assurance, mais aussi de contrôler tout son sens en laissant subsister dans son interprétation, seulement les clauses imprimées qui sont compatibles avec un tel objet ou une telle clause⁹. De plus, ayant toujours le même effet, on introduit des clauses se référant aux conditions de l'assurance ainsi qu'elles ont été agréées par les parties. Ces clauses sont insérées soit en marge, soit le plus souvent dans les blancs du texte. Mais le fait que ces blancs sont pratiquement peu nombreux et surtout de dimensions par trop réduites, a eu comme influence de donner un aspect tout à fait spécial aux polices souscrites au Lloyd's.

D'abord on ne trouve plus aucune clause à sa place, c'est-à-dire dans le blanc auquel elle pourrait à la rigueur se rattacher par son contenu ; pratiquement, à cause de leur étendue importante, toutes les clauses sont introduites, sans aucun ordre, dans le blanc relatif à l'évaluation. Puis, comme l'espace y reste quand même trop réduit pour le nombre de clauses qu'il est nécessaire de stipuler, un style « télégraphique » est né, ayant une signification consacrée et particulière non seulement aux assureurs du Lloyd's, mais à tous les assureurs anglais.

Ainsi, l'inclusion d'un risque est faite par la mention du nom de ce risque, ou le plus souvent seulement par les initiales du nom ou de l'expression signifiant sa couverture ; il en est de même pour une exclusion ou franchise.

A chaque nom ou initiale correspond une clause détaillée qui, manque de place, est apposée à l'aide d'un cachet ou, si elle est imprimée, sur un papillon (*stamped* ou *attached clause*) qu'on colle à la police.

(9) Lord Ellenborough, dans *Robertson v. French* (1803), 4 East. 130.

Ces clauses, dont on trouvera le nom et les initiales au cours de nos prochaines explications, ont été pour la plupart rédigées et introduites par les assureurs individuels du Lloyd's, ou de Liverpool et Glasgow et très peu par les sociétés d'assurances ; aujourd'hui, après avoir subi l'épreuve du temps, les plus importantes ont été recueillies par le *Institute of London Underwriters* et, sous le nom de *Institute clauses*, régissent pratiquement toute assurance anglaise, y compris celle du Lloyd's¹⁰.

Lorsque ces papillons existent, la police contient en manuscrit une mention comme : *Subject to Institute Hulls clauses*, et dans l'assurance sur facultés *Subject to Institute Cargo Clauses*; quelquefois, on n'y trouve simplement que les mots : *Subject to the clauses as attached*. Si on veut couvrir un risque qu'une des clauses imprimées d'un papillon stipule « franc de... » (*free of...*), alors, après la mention *Subject to Institute Clauses*, on ajoute, dans la police, les mots « *including the risk of...* ».

Supposons ainsi qu'il y a, par police du Lloyd's, assurance d'une cargaison aux conditions de l'Institut et qu'on veuille couvrir en plus le risque de grève, émeutes et troubles civils, et celui de vol clandestin (risques que le texte de notre police ne prévoit pas). Dans la police on insérera en manuscrit : *Subject to Institute Cargo Clauses including risk of Strikes, Riots and Civil commotions, and Theft, Pilferage*, ou simplement : *Subject to the Clauses as attached*. Or, le papillon *Institute Cargo Clauses* qu'on attache en conséquence, exclut expressément dans une de ses clauses imprimées, le risque de grève, émeutes, etc..., et ne prévoit rien quant au risque de vol clandestin ; c'est pourquoi, on commence par apposer, à l'aide d'un cachet le mot *Deleted* (annulé) sur cette clause du papillon qui exclut le risque de grève, etc...; puis on ajoute un autre papillon : *Institute Strike Risk clauses*, qui, au contraire, couvre ce risque, et enfin, un autre papillon *Institute Theft and Pilferage clause*, qui couvre le risque de vol.

Il n'est pas rare de trouver ainsi cinq ou six papillons collés en marge de la police, qui ressemble alors, suivant l'expression de Govare, à une « palissade sur laquelle on aurait apposé des affiches »¹¹.

V

En la forme et les détails cités plus haut, la police du Lloyd's ne peut, sous peine de sanctions légales, être employée que par les assureurs membres du Lloyd's.

(10) Voy. *supra*, § 18.

(11) *Op. cit.*, p. 44.

Pourtant une police, identique quant au texte, est employée par tous les assureurs individuels d'Angleterre, comme ceux de Glasgow, Liverpool et Londres¹².

Les sociétés d'assurances qui ne se servent pas de la police-type de la loi ou de celle, très ressemblante, de l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres, ont une police qui, bien que différente quant aux détails, a la même structure de base que celle du Lloyd's.

Les polices des associations d'assurance mutuelle, ou *clubs*, sont de par leur nature différentes de celles du Lloyd's; une tendance moderne a pourtant amené ces *clubs*, à introduire, là où il est possible, le plus de clauses pareilles à celles de la fameuse police¹³.

(12) Voy. par exemple la police à l'usage des membres de l'Institut dans le recueil *Reference Book of Marine Insurance Clauses*, édité par Witherby & Co, Londres, 12^e édit., 1935, pp. 83 et 84.

(13) *Les clubs de protection et indemnité*, étude de M. Holman, Dor, 13, 1 ; Ripert, III, 2382 bis ; Smet, *op. cit.* n° 49.

§ 22

L'EN-TETE (THE HEADING) S. G.

En haut et à gauche de la police, sous le Sceau à l'ancre du Lloyd's et au-dessus de l'emplacement réservé à la mention de la valeur assurée, se trouvent les deux capitales S. G. qui, depuis un siècle, font l'objet de discussions de tous les commentateurs de la police et des principaux auteurs anglais¹. On a suggéré depuis, que ces deux lettres signifiaient, soit *Ship and Goods* (navire et marchandises), soit *Salutis Gratia*, soit *Salva Guardia*, soit *Sicurate Generale*, soit *Syngraphus*. D'autre part, certains autres auteurs, se basant sur le fait que les lettres se trouvaient juste au-dessus de la somme ou valeur assurée, ont prétendu qu'elles devaient s'y référer dans une des formes de : *Somma Grande* ou *Sigilli Gratia*. D'autres, qui ne voulaient pas penser à quelques expressions italiennes, suggéraient : *Sum Guaranteed* (somme garantie), ou *Signatories Guaranteed* (signatures garanties), ou *Security Guaranteed* (sûreté garantie), ou en dernier lieu *Seals Guaranteed* (sceaux garantis). Sir Douglas Owen écrivait en 1914 : « Elles peuvent signifier *Ship and Goods* ou *Salutis Gratia*, elles peuvent ne rien signifier et pratiquement le font ». C'est assez vrai que leur signification n'a aucune importance pratique en ce qui concerne l'interprétation de la police devant la justice, — car on n'en tenait pas compte — mais si nous nous attardons sur cette question, c'est autant par scrupule historique que pour relever le fait que, depuis 1928, le mystère a été résolu par MM. Ch. Wright et Fayle dans leur *A history of Lloyd's*². Dans cet ouvrage, lesdits auteurs rapportent qu'en 1795, une loi fiscale fut votée, par laquelle, entre autres, on obligeait les agents du fisc à mettre à la disposition des assureurs des polices-types timbrées, de diverses formes. Il y en avait cinq formes différentes dont les trois premières, qui nous intéressent, servant à l'assurance sur corps, sur facultés, et sur les deux, portaient respectivement, en haut et en marge, les lettres S., G., et S. G. On n'a pas conservé de police S., mais dans les archives du Lloyd's, il y a une police (*Ste. Anne*) sur facultés, avec la lettre G., et des nombreuses polices sur corps et facultés avec les lettres S. G. Il en résulte donc qu'incontestablement les mystérieuses lettres S. G., signifient *Ship and Goods* (corps et facultés).

(1) Voy. la reproduction du texte Annexe III.

(2) P. 132 et s. Ce qui n'est pas relevé même pas par M. Smet, *op. cit.*, de 1934, n° 55.

L'ASSURÉ (INSURED) ASSURANCE PAR MANDATAIRE ET ASSURANCE POUR COMPTE

Be it known that... as well in their (1) own name, as for and in the name and names of all and every other person or persons to whom the same doth, may, or shall appertain in part or in all doth make assurance and cause themselves (1) and them and every of them to be insured.

« Qu'il soit connu que... aussi bien en leur nom personnel que pour et au nom ou noms de toute et de chaque autre personne ou personnes à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout, passe assurance et fait assurer eux-mêmes et eux et chacun d'entre eux, pour être assuré. »

I

Vers le milieu du XVIII^e siècle, il était d'usage en Angleterre, pour la commodité de la transmission de la police, de ne pas insérer le nom de l'assuré ou de celui qui effectuait l'assurance. Après réclamations continues de la part des assureurs, une loi de 1784 (25 Geo. 3, ch. 44) demanda, sous peine de nullité de la police, la mention de l'assuré ou de son mandataire. Cette loi ayant été interprétée trop sévèrement par les Cours anglaises², une autre loi de 1787 (25 Geo. 3 C., 56) admit qu'il suffisait d'insérer le nom : *a*) de la personne ou personnes intéressées, ou *b*) de l'expéditeur ou consignataire, ou *c*) de toute personne résidant en Grande-Bretagne qui avait effectué l'assurance ayant reçu un ordre à ce propos³, ou *d*) de la personne qui avait donné l'ordre à celui qui effectuait l'assurance. A la suite de cette loi et de son interprétation très libérale par la jurisprudence, la prohibition des polices en blanc (*policies in blank*) perdit beaucoup de sa rigueur et le M. I. A. de 1906 se con-

(1) Ces deux mots se retrouvent en italique dans le texte de la police Lloyd's, et non pas dans l'Annexe I de la loi de 1906 ; ils sont remplacés par *his* et *himself* qui signifient *son* et *soi-même*, s'il n'y a qu'un contractant. Tous les mots en italique ont été introduits dans la police du Lloyd's en 1921.

(2) Arnould, I, sect. 169.

(3) Le *broker* rentrait dans cette catégorie et n'avait pas besoin d'indiquer dans la police sa qualité de mandataire, Bell v. Silson (1798), 1 B. et P., 345.

tente, dans son article 23-1°, du « nom de l'assuré ou de quelque personne qui effectue l'assurance pour le compte du premier ».

II

A. — 1° Une étude approfondie de la doctrine et jurisprudence anglaises nous permet d'affirmer que la distinction moderne entre l'assurance : a) par mandataire, b) par commissionnaire et c) pour le compte de qui il appartiendra, n'est pas connue en Angleterre. Encore faut-il ajouter que cela n'empêche pas qu'on les pratique couramment, et que la jurisprudence et la doctrine les considèrent comme parfaitement licites. En effet, au point de vue législatif, il n'existe qu'une seule disposition, très brève d'ailleurs, ayant trait à la question, à savoir l'article 86 de la loi de 1906 :

« Lorsqu'un contrat d'assurance maritime est passé de bonne foi par une personne pour le compte d'une autre personne, la personne pour le compte de laquelle le contrat a été passé peut le ratifier, même après avoir eu connaissance de la perte »⁴.

Cette disposition semble, au premier abord, se référer uniquement à l'hypothèse de l'assurance par mandataire. A ce sujet, il n'y a rien de spécial à signaler sur le droit anglais, car il comporte, en principe, les mêmes solutions que celles généralement admises dans les autres pays⁵. De cette forme d'assurance il faut rapprocher le cas d'une police faite par un souscripteur au nom d'une personne dénommée, mais en l'absence de tout mandat ; il n'y a là qu'une gestion d'affaires, et la *rati habitio mandato acquiparatur* ; la possibilité est admise en France, aux Etats-Unis, et, bien avant la loi de 1906, par la jurisprudence anglaise⁶.

2° Mais si le souscripteur de la police ne dévoile pas le nom du véritable intéressé, soit parce qu'il n'a pas intérêt, agissant alors comme commissionnaire, soit parce qu'il se réserve le droit de le déterminer plus tard, car il ne le connaît pas lui-même, on est dans l'un des deux cas de l'assu-

(4) Comp. dans ce sens, ancien art. 782 C. Com. allemand de 1897, abrogé par la loi du 30 mai 1908.

(5) La seule particularité en droit anglais, et non pas américain, est que le mandataire est personnellement tenu au paiement des primes, par une présomption légale prévue par l'art. 53-1° du M. I. A.

(6) Voy. décisions citées par Observat. sur Chambre des Lords, 18 déc. 1923, Dor, 6, 171, à la p. 178.

rance pour compte. Ceci est depuis longtemps possible dans la plupart des pays depuis qu'on ne considère plus l'assurance comme un contrat *intuitu personae*⁷ ; c'est ainsi que la disposition de l'article 332 C. Com. est tombée en désuétude en France⁸, et la même nécessité d'indiquer la qualité du souscripteur a été supprimée par la loi belge du 10 février 1908⁹, loi suisse du 2 avril 1908, loi allemande du 30 mai 1908, et il en est ainsi en Italie¹⁰, au Brésil¹¹, etc.

En est-il de même en Angleterre ? Les articles 23-1° et 86 de la loi de 1906, à eux seuls, ne semblent pas prévoir cette hypothèse. Et nulle part dans la doctrine anglaise on ne trouve quelque mention de cette assurance pour compte étudiée de la façon continentale. Mais comme les besoins du commerce moderne font qu'elle y soit pareillement pratiquée, on l'a fait intégrer dans l'article 86 de la loi de 1906, grâce à une interprétation originale de l'article 26-3° de la même loi.

En effet, l'article 26-3° dispose que « Là où la police désigne l'objet de l'assurance en termes généraux, elle doit être interprétée comme s'appliquant à l'intérêt que l'assuré avait entendu couvrir ».

Cet article permet, aux dires de la doctrine et de la jurisprudence anglaises, de conclure que ce qui doit être prévu par le souscripteur de la police est l'intérêt assurable et non pas le bénéficiaire et que, par conséquent, les bénéficiaires d'une clause pour compte, clause très générale, seront toutes les personnes qui ont été envisagées par le souscripteur comme étant susceptibles d'avoir un intérêt présent ou futur dans la chose assurée¹².

3° Ainsi le droit anglo-saxon admet la validité de l'assurance pour compte — que, suivant la formule consacrée par la police du Lloyd's, on pourrait traduire par : *in behalf of whom it shall appertain* (au nom de qui il appartiendra) — et limite le nombre de bénéficiaires à ceux prévus par l'assuré lors de la formation du contrat et qui ont, au moment du sinistre, un intérêt assurable dans la chose assurée, en conformité des autres dispositions de la loi de 1906¹³. Ce

(7) Ripert, III, n° 2393.

(8) Cass. civ., 2 févr. 1857, D. 1857, 1, 69 ; Cass. req. 15 juillet 1901, R. I. D. M. XVII, 9 ; *contra*, Ripert, III, n° 2397.

(9) Smeesters, *Droit maritime fluvial*, II, n° 772.

(10) Gênes, 23 fév. 1886, R. I. D. M., II, 79 ; Gênes, 16 juin 1899, R. I. D. M., XV, 252 et *Giurisprudenza italiana*, 1899, I, 139 ; Brunetti, *op. cit.*, 804 et s.

(11) Par *a contrario*, Trib. super. de Justice, 20 mars 1889, R. I. D. M. VI, 205.

(12) Arnould, I, sect. 172 ; Bosc, p. 250 ; Routh v. Thompson (1811), 13 East, 274 ; Irving v. Richardson (1831), 2 B. & Ad., 193 ; Watson v. Swann (1862), 11 C. B. N. S., 754 ; Byas v. Miller (1897), 3 Com. Cas. 39 ; Boston Fruit Co. v. British & Foreign Mar. Ins. Co. (1906), A. C. 339 ; Yangtze Ins. Ass. v. Lukmanjee (1918) A. C., 585 ; *Ibid.* aux Etats-Unis, Hooper v. Robinson, 98 U. S. 528 ; Hagan v. Scottish Ins. Co. 186, U. S. 423 ; Dor, 18, 385 ; *comp.* Trib. Rotterdam, 19 fév. 1931, Dor, 25, 391.

(13) Art. 4 à 14 incl. ; Voy. Bosc, pp. 10-35.

qui prouve que ni la loi ou la jurisprudence, ni la doctrine ne distinguent, soit les deux formes de l'assurance pour compte, soit, de ces dernières, l'assurance par mandataire, sont les faits suivants : Pour toutes, on fait ressortir une même origine de droit positif, à savoir la combinaison des articles 26-3° et 86 du M. I. A. ; ce qui a pour conséquence, ainsi qu'on s'en apercevra bientôt que l'on attribue un même fondement juridique à ces trois formes de l'assurance. Enfin, qu'il s'agisse de l'assurance par mandataire ou de l'assurance par commissionnaire ou de celle « pour le compte de qui il appartiendra », à aucune de ces trois formes ne correspond quelque appellation anglaise propre et séparée, et Arnould les étudie, sans distinction aucune, sous un seul et même titre : *Ratification of insurance* ¹⁴.

4° Il est, dès lors, facile d'entrevoir la conception anglaise de l'assurance pour compte. Si, sur le continent on est à peu près d'accord pour lui attribuer la nature d'une *stipulation pour autrui* ¹⁵, en Angleterre et aux Etats-Unis, on en est encore à considérer que le fait d'une personne bénéficiant d'une assurance pour compte équivaut à celui où elle aurait donné l'ordre de passer assurance en sa faveur à un souscripteur ; le premier n'est que le mandant (*principal*) et le deuxième, « la personne qui effectue l'assurance pour le compte de l'assuré », un simple mandataire (*agent*). En d'autres mots, en considérant un des moments de l'opération, le droit anglo-saxon étudie l'assurance pour compte en une *gestion d'affaires* ; tel est du moins le sens qu'il faut attribuer à la doctrine de ces pays, car — encore une preuve de l'absence d'une distinction bien établie — elle ne manque pas d'être quelque peu contradictoire ¹⁶. C'est ainsi que malgré la nécessité que le bénéficiaire soit envisagé par le souscripteur au moment du contrat, en se basant sur la conception de la gestion d'affaires, le droit anglais valide le cas d'une assurance où le souscripteur, après l'avoir contractée, cherche un donneur d'ordres pour lui proposer le

(14) *Op. cit.*, I, sect. 171.

(15) Smeester, *op. cit.*, II, n° 774 ; Danjon, *Traité de droit maritime*, IV, n° 1242 ; Ripert, III, 2398 ; Bonnecase, *Traité de droit com. maritime*, n° 623 ; Vivante, *op. cit.*, n° 77 et s. ; n° 120 et s. ; Rammella, *L'assicurazione*, 1914, p. 486 ; Ritter, *op. cit.*, art. 52 et 19, *rem.* 6 et 7.

(16) Arnould, I, sect. 171 ; voy. pourtant, Wolff v. Horncastle (1789), 1 B. & P., 316 ; Lucena v. Craufurd (1808), 1 Taunt. 325 ; 2 B. & P. N. R. 269 ; et toute la jurisprudence, par nous précitée, sous la note 12. D'ailleurs la stipulation pour autrui n'est, en principe, pas admise par le droit anglais — à la différence du droit américain — bien que certaines exceptions montrent que cette notion ne lui est pas étrangère, H. El Haitami, *La stipulation pour autrui en droit anglais et en droit anglo-américain*, Thèse Paris, 1925, p. 2 et s. Sur ce point le droit anglais est suivi aux Etats-Unis, Duer, *Law & Practice of Marine Insurance*, 2 vol. New-York, 1845-46, t. I, n° 236 ; Kent, *Commentaries on American Law*, 10^e éd., 1860, t. I, n° 256 ; Phillips, I, sect. 388.

contrat¹⁷ ; cas, dont, après des hésitations, on a également admis la validité en France¹⁸.

5° Pour connaître le bénéficiaire direct — car dans toutes nos explications nous ne parlions point du simple commissionnaire¹⁹ — sur le continent on a, généralement, fait appel à un critérium objectif, à savoir la rédaction de la police. Si la police ne désigne pas le nom du bénéficiaire, mais est faite pour le compte de qui il apaprtiendra, il est de règle dans presque toutes les législations continentales, que tous ceux qui ont, le jour du sinistre, un intérêt dans l'objet assuré, peuvent réclamer en leur nom le bénéfice de l'assurance²⁰. En droit anglo-saxon, il n'en est pas ainsi et le critérium, comme on l'a vu, est purement subjectif, les bénéficiaires pouvant être toutes les personnes qui, ayant un intérêt assurable, ont été envisagées au moment de la formation du contrat. Il semblerait bien que l'intention qu'il faut rechercher soit celle du souscripteur. Pourtant, puisque le souscripteur est considéré comme un simple mandataire, la jurisprudence conclue que ce qui compte est l'intention du donneur d'ordre, et que la recherche est une simple question de fait, à la libre appréciation du juge ou du jury²¹. C'est, là encore, confondre l'assurance « pour compte » et l'assurance par un mandataire, et, de plus, rendre toute solution impossible dans la première hypothèse, ou, tout au moins, en cas d'assurance par commissionnaire. A moins que, dans ce dernier cas, l'on considère le commissionnaire comme donneur d'ordre et souscripteur à la fois ; et tel semble, à notre avis, être le véritable sens qu'il faut accorder à la jurisprudence anglaise²². Quoi qu'il en soit, la charge de la preuve incombe, bien entendu, à celui qui prétend être le bénéficiaire d'un droit propre et direct²³.

B — Fait étonnant, quoi qu'en partant d'une conception différente de celle continentale, le droit anglo-saxon est arrivé presque aux mêmes solutions puisqu'il admet que le

(17) Barlow v. Leckie (1819). 4 J. B. Moore, 8 ; Gow, p. 33.

(18) Ripert, III, 2393, note 3. Il est curieux d'observer que ce savant auteur admet également, pour ce cas, la gestion d'affaires ; non sans ajouter, il est vrai, que le souscripteur prend la qualité de commissionnaire après que le tiers accepte le contrat. Mais cela n'explique pas le premier moment de l'opération juridique, comment peut-on gérer l'affaire d'une personne indéterminée ?

(19) Voy. à ce sujet, *infra*, § 24.

(20) Observat. précit., Dor, 6, p. 179 ; Ripert, III, n° 2400 et notes. Il n'y a qu'en droit allemand où il faut une convention expresse pour qu'il en soit ainsi, Ritter, art. 1, *rem.* 18.

(21) Boston Fruit Co v. British & Foreign Ins. précit. ; Small v. United Kingdom Mar. Mutual Ins. Ass. 2 Q. B. 42 ; Hagan v. Scottish Ins. précit. ; Arnould, I, sect. 173 ; Observations précit. Dor, 6, p. 183.

(22) Voy. Graham Joint Stock Shipping Co Ltd. v. Motor Union Ins. Co. (1923), 1 K. B. 563 ; Ch. des Lords, 18 déc. 1923, Dor, 6, 171 ; et Arnould, I, sect. 173, p. 241 *in fine*.

(23) Boston Fruit v. British & Foreign Ins. précit. ; Yanstze Ins. v. Luckmanjee, précit.

bénéficiaire d'une assurance pour compte a un droit personnel et direct à l'indemnité d'assurance²⁴.

La question de l'opposabilité de la créance des primes ne se pose pas en droit anglo-saxon puisque la prime est considérée par l'article 53-1° du M. I. A., comme une dette personnelle du courtier, l'assureur étant directement obligé envers l'assuré, même si le courtier ne l'a pas effectivement versée (*supra*, § 16, III).

L'opposabilité des exceptions personnelles au souscripteur n'est pas plus admise en Angleterre que sur le continent.

En droit anglais, une telle solution résulte tout d'abord par *a contrario* de l'article 50 de la loi de 1906, qui admet l'opposabilité de telles exceptions là où il ne s'agit pas d'un droit propre mais d'un ayant cause, c'est-à-dire dans le cas de cession d'assurance (*infra*, § 24).

En jurisprudence la question s'est posée le plus nettement dans un cas où l'assurance « pour compte » est le moins usitée, à savoir dans l'assurance corps, et plus précisément dans le cas d'un créancier hypothécaire bénéficiaire d'une telle assurance. L'espèce était la suivante : un armateur, assuré par une police « pour compte », avait volontairement abordé son navire, le *Joanna*, avec la complicité de l'équipage ; à l'action des créanciers hypothécaires, bénéficiaires de l'assurance, les assureurs opposèrent parmi d'autres moyens, l'exception de dol commis par le souscripteur. Dans la division du Banc du Roi, le juge Geer, se basant sur un précédent fameux, établi avant la loi de 1906, par la Cour d'Appel dans l'affaire *Small v. United Kingdom Mutual Mar. Ins. Ass.* (1897), 2 Q. B. 42, décida qu'il devait envisager la situation comme s'il y avait eu deux polices distinctes, une pour l'armateur et l'autre pour les créanciers hypothécaires et, par conséquent, considéra l'exception inopposable²⁵. Deux jours après, dans une espèce pareille, le juge Bailhache donna la même solution dans l'affaire du *Grigorios*²⁶. Mais en appel²⁷ et devant la Chambre

(24) *Small v. United Kingdom Marine Mutual Ins. Ass.* précit. ; Hte Cour de Justice, 20 juin 1922, Dor, 1, 154 ; Haute Cour de Justice, 22 juin 1922, Dor, 1, 160 ; Cour d'Appel d'Angleterre, 15 déc. 1922, Dor, 2, 171 ; Ch. des Lords, 25 fév. 1924, Dor, 7, 100 ; voy. aussi Note de M. Franck, dans R. I. D. M. XIV, p. 412 et s.

(25) *Graham Joint Stock Shipping Co. Ltd. v. Motor Union Ins. Co.*, (1922) 1 K. B. 563 ; Dor, 1, 154. Contre un autre défendeur cette affaire fut aussi portée devant la Chambre des Lords, qui, sans toucher à l'inopposabilité des exceptions, infirma les décisions des cours inférieures, la haute juridiction considérant que le créancier hypothécaire n'avait pas été prévu comme bénéficiaire lors de la passation du contrat et qu'il n'était ainsi qu'un simple cessionnaire, *Graham Joint Stock Shipping Co. Ltd. v. Merchants Mar. Ins. Co.* (1924), A. C. 294 ; Dor, 6, 174.

(26) Haute Cour de Justice, 22 juin 1922, Dor, 1, 160.

(27) Cour d'Appel d'Angleterre, 15 déc. 1922, Dor, 2, 171 et note.

des Lords²⁸, les assureurs eurent gain de cause sur la base d'un autre moyen, à savoir une violation de garantie portant sur le montant des assurances accessoires imputable au créancier hypothécaire personnellement ; les deux instances admirent, en termes précis, le principe de l'inopposabilité des exceptions. En échange, la Chambre des Lords décidant, sur des considérations de principes, que le sabordement du navire n'était pas un risque couvert par la police du Lloyd's, il semble que, malgré le susdit principe, le bénéficiaire direct aurait été, quand même, privé de tout recours. A la suite de cet arrêt qui souleva une émotion considérable dans le monde maritime, car il touchait aussi à la situation des chargeurs, les assureurs ont introduit certaines clauses spéciales qui remédièrent, pour partie à ce fâcheux état de choses, et renforcent la position de tous les assurés de bonne foi (*infra*, § 39, II, B 10°).

III

La position de la pratique anglaise, en ce qui concerne la rédaction des clauses de mandat ou « pour compte » dans les polices est la suivante :

a) Le courtier révèle le nom de son mandant, ou le nom de l'assuré plutôt, car le donneur d'ordre peut vouloir assurer un tiers ; les premiers blancs de la police sont alors remplis comme suit :

« Qu'il soit connu que A. B. (le courtier)... aussi bien en leur nom personnel, aussi bien que pour et au nom ou noms de toute et de chaque autre personne ou personnes à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout, passe assurance et fait assurer C. D. l'intéressé) et eux et chacun d'entre eux, pour être assuré ».

Dans ce cas nous sommes en présence d'un simple mandat et le courtier est appelé agir *on his own name and on account of his principals*²⁹.

b) Ceci ne peut plus arriver dans la police du Lloyd's pour le simple motif que la pratique des assureurs, membres du Lloyd's, a sanctionné l'intervention obligatoire et suffisante d'un courtier, en supprimant le deuxième blanc où on aurait pu mettre le nom du donneur d'ordres (passe assurance et fait assurer...). Ce blanc est rempli du mot « soi-même » ou « eux-mêmes » qui, après avoir longtemps fait l'objet d'une mention manuscrite font partie de l'imprimé Lloyd's depuis 1921.

(28) Ch. des Lords, 25 fév. 1924, Dor, 7, 142 et note ; voy. aussi sur le même arrêt, *infra*, § 39, II, B 9°.

(29) « En son propre nom et pour le compte de ses commettants ».

Il ne reste alors que le blanc du courtier, que l'on remplit de son nom et conformément à l'article 23 du M. I. A., cela doit être considéré parfaitement suffisant.

Le courtier est dit agir, alors : *in his own name and on his own account*³⁰.

Mais dans la police du Lloyd's, sinon dans toutes les polices anglaises, on sait très bien que le courtier agit seulement en qualité d'intermédiaire et jamais pour son propre compte. On admet, par suite, que le courtier n'est pas obligé de dévoiler le nom du vrai bénéficiaire même s'il le connaît³¹. C'est là, la validité de l'assurance qu'on appelle sur le continent, par commissionnaire. La jurisprudence et la doctrine anglaise la valident mais ne la distinguent pas de l'assurance pour compte de qui il appartiendra. Cette imprécision de langage juridique et la formule employée pour les deux genres d'assurance pour compte, constituent deux preuves de plus à l'appui de notre affirmation.

Une autre habitude de la pratique consiste à insérer dans la police du Lloyd's, après le nom du courtier, la mention : *and/or as agents* (et/ou comme mandataires), ou *on behalf of whom it may concern* (pour le compte de qui il appartiendra). Ces deux expressions d'origine moderne introduites dans l'intention d'élargir encore plus, le champ des bénéficiaires d'une assurance, sont complètement inutiles par rapport à la partie du texte à laquelle elles sont introduites. En effet, la partie du texte dont nous nous occupons en ce moment est assez large pour englober à la fois, l'assurance « pour compte » et la cession d'assurance (*assignement*) ; c'est d'ailleurs pour cela que la clause est aussi désignée, tout au moins dans sa partie finale, sous le nom de *assignment clause* (Voy. *infra*, § 24). Il a été de même jugé que la mention *and or as agents*, devant être lue *as principal and or as agents* (comme commettant et/ou comme mandataire), avait pour effet de permettre de considérer qu'en principe et jusqu'à preuve contraire, le souscripteur de la police avait agi comme commettant ; et qu'ainsi tout bénéficiaire ne serait qu'un simple cessionnaire auquel toute exception personnelle au souscripteur serait opposable comme dans le cas d'une simple cession³².

(30) « En son propre nom et pour son propre compte ».

(31) *Glasgow, Ass. Corp. v. Symondson* (1911), 16 Com. Cass. 109.

(32) *Graham Joint Stock Shipping Co. Ltd. v. Merchant's Marine Ins. Co. Ltd*, précit. ; Dor, 6, 174.

§ 24

CESSION DE LA POLICE — L'ASSIGNEMENT CLAUSE

As for and in the names of all persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all.

« Aussi bien que pour et au nom de toutes personnes à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout. »

I

La partie du texte, reproduite ci-dessus en une forme succincte¹, s'appelle la « clause de cession » (*assignment clause*). Assez large pour inclure aussi la police pour compte (*supra*, § 23, III), cette clause permet la cession ordinaire de l'assurance, opération qui était interdite en Angleterre avant le XIX^e siècle.

Aujourd'hui, la loi de 1906 permet la cession « à moins de convention contraire expresse » ; le transfert peut même être fait après la perte (art. 50-1^o) et sans le consentement de l'assureur ou sans qu'aucune notification lui soit due². La seule condition est que l'assuré possède encore un intérêt, dans l'objet assuré (art. 51).

Le cessionnaire peut poursuivre le recouvrement en son propre nom, mais, bien entendu, toutes les exceptions nées du contrat lui sont opposables (art. 50-2^o).

Quant à la forme, la loi se contente d'indiquer brièvement que la cession peut être faite « par endossement ou de toute autre manière habituelle » (art. 50-3^o).

Ainsi, la police au porteur est légalement admise.

Dans l'assurance facultés, la forme pratique de la transmission était l'endossement. Pour le corps et le fret on procédait habituellement, avec le consentement de l'assureur, à la rédaction d'une nouvelle police. Mais ceci n'était pas une règle absolue et puisque, pas plus qu'aujourd'hui, le consentement de l'assureur n'était obligatoire, on avait très souvent recours au consentement de l'assureur acquis à l'avance sur le *slip* ou autre écrit séparé, qu'on ne se don-

(1) Voy. texte et traduction complets, *supra*, § 23 *a capō*.

(2) Bosc, p. 174. Le principe reste, pourtant, que le transfert de l'intérêt assuré n'emporte pas de plein droit la cession d'assurance, art. 15 du M. I. A.

nait pas toujours la peine d'attacher à la police. Une matière si importante que le changement de l'assuré n'était donc pas même mentionnée sur la police, et la cession se faisait souvent sans que l'assureur ait eu la moindre connaissance de son assuré et des garanties morales qu'il pouvait présenter. La loi de 1906, ayant admis en termes généraux, et sans aucune distinction quant à l'intérêt assurable, la police au porteur, semble avoir implicitement confirmé cette pratique.

II

A. — La réaction des assureurs se fit connaître par l'élaboration d'une nouvelle *Institute clause* pour les conditions d'assurance sur corps et sur fret, à temps ou au voyage, que l'on appelle du même nom que la susdite clause de la police du Lloyd's, à savoir l'*Assignment clause* et qui rend dorénavant l'endossement obligatoire :

« Il est convenu qu'aucune cession de la présente police ou de l'intérêt compris dans celle-ci ou dans les sommes qui pourraient être ou deviendront payables de son chef, n'obligera l'assureur ou ne sera reconnue par lui à moins que mention datée de cette cession ou de ces intérêts, signée par les assurés et (en cas de cession ultérieure) par le cédant, ne soit inscrite au dos de la présente police et que la police avec cet endos ne soit produite avant le paiement de toute indemnité ou ristourne de prime fait en vertu d'elle.

« Mais rien dans la présente clause ne peut avoir pour effet de constituer un assentiment des assureurs à une vente ou à un transfert sous une nouvelle gestion » ³.

Cette clause suppose dans sa première partie une cession de la police à l'occasion d'une cession partielle de la propriété assurée — navire ou fret — ou d'une cession de droit personnel ou réel qui n'emporte pas avec elle le transfert du droit de propriété : tel le cas de la caution, du gage ou de l'hypothèque. Le dernier alinéa attire l'attention des assurés sur le fait que si la cession s'effectuait lors d'une vente ou d'une location complète du navire (*demise of the ship*). Les assureurs devront être consultés à nouveau et à titre séparé, leur consentement à la cession de la police n'en emportant pas une au cas de transfert de la propriété assurée. Cette mention tient à un autre inconvénient de la loi de 1906. En effet, d'après l'article 15 de cette loi, un transfert de l'intérêt assuré n'entraîne pas, en principe, et quel que soit le genre d'assurance, la cession des droits ré-

(3) *Institute Time Hulls.*, clause n° 23 ; *Hulls-Excess.*, clause n° 22 ; *Hulls F. P. A. abs.*, clause n° 19 ; *Steamers F. O. D. abs.*, clause n° 18 ; *Institute Voyage Hulls.*, clause n° 19 ; *Hulls-F. P. A. abs.*, clause n° 17 ; toutes aux conditions du 1-6-36 ; *Institute Freight Clauses*, clause n° 15 (*Time*) et n° 13 (*Voyage*) ; toutes, aux conditions du 1-1-36.

suliant de l'assurance. Mais le dernier alinéa du même article « à moins qu'il n'existe entre l'assuré et le cessionnaire une convention tacite ou expresse à cet effet » enlève toute portée pratique à cette disposition légale. D'où ce dernier alinéa de l'*Assignment clause* qui, lui-même, ne fait que répéter une autre clause plus sévère, dite *Canceling clause*, que nous rencontrerons bientôt. En liaison avec la nouvelle clause de cession — dont l'importance est quelquefois marquée par le fait qu'elle est la seule clause imprimée en rouge sur l'imprimé des Conditions pour l'assurance corps — l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres a conçu une recommandation privée, s'adressant aux assureurs, par laquelle ces derniers sont avertis que la portée de la clause deviendrait inefficace s'ils continuaient, ocmme par le passé, à signer les *slips* ou les polices à l'avance, à côté des mentions comme : *seen* ou *noted* (vu ou approuvé).

B. — Pour la possibilité d'une vente, ou d'un transfert complet de la direction effective et de l'administration (*management*) du navire, il existe une autre clause plus effective, permettant aux assureurs qui ne les accepteraient pas, la résiliation (*cancelling*) unilatérale de la police. Connue sous le nom de *cancelling clause*, sa dernière rédaction de l'Institut, paraît sous la forme suivante :

« Si le navire venait à être vendu ou transféré à une nouvelle administration, la présente police sera en conséquence annulée à partir de la date de la vente ou du transfert, à moins que les assureurs ne donnent leur consentement écrit à cette vente ou à ce transfert et à moins que le navire ait une cargaison à bord et ait déjà quitté son port de chargement, ou se trouve en mer sur lest, dans lesquels cas la résiliation sera suspendue jusqu'à l'arrivée au dernier port de déchargement, ou au port de destination si le navire navigue sur lest. Une ristourne proportionnelle au nombre de jours restant à courir sera faite. Cette clause prévaudra nonobstant toute stipulation contraire, qu'elle soit manuscrite, dactylographiée, ou imprimée dans la police et qui serait inconciliable avec les susdits ».

Cette clause n'existe que dans l'assurance à temps du corps et du fret pour le simple motif que dans l'assurance au voyage, les polices se renouvellent à la suite de chaque aventure et qu'ainsi l'assureur peut être averti et peut donc s'opposer immédiatement à tout transfert de la propriété assurée ⁴.

On remarquera qu'il n'y a pas de différence entre la vente publique ou la vente privée, comme dans la police française sur corps (art. 31) ⁵. Quant à « une nouvelle administration », il faut voir là une expression à contenu plus sou-

(4) *Institute Time Hulls* ; *Hulls-F. P. A. abs.* ; *Steamers-F. O. D. abs.* ; la clause portant le n° 6, conditions du 1-6-36 ; *Institute Time Freight*, clause n° 9 aux conditions du 1-1-36

(5) Ripert, III, 2494 ; la note 1, p. 527, prête à confusion car elle semble affirmer le contraire.

ple que celui de la disposition de la police française sur corps qui se contente d'une vente privée de plus de la moitié de l'intérêt assuré. L'assureur pourrait notamment demander la résiliation en cas de location du navire, quoique la personnalité de l'assuré n'ait pas changé, si, le contrat est tel qu'il comporte un pouvoir de direction dans les mains du nouveau cessionnaire⁶.

Le dernier alinéa de cette clause doit son introduction, en juin 1930, à une jurisprudence américaine qui avait jugé qu'une mention dactylographiée : « à qui il appartiendra » permettait le transfert de la police à un nouveau propriétaire nonobstant toute clause imprimée⁷. Comme son texte l'indique, la résiliation par l'assureur donne à l'assuré droit à une ristourne ; pour favoriser ce dernier, la ristourne est proportionnelle au nombre de jours restant à courir (*pro rata daily return*), ce qui est exceptionnel car d'habitude, comme dans le cas de résiliation par consentement mutuel (*mutual cancelling*), la ristourne est proportionnelle au nombre de mois (*monthly return*) restant à courir, tout mois commencé étant considéré comme un mois entier (Voy. *infra*, § 48, VI, A. 5°).

De semblables clauses, demandant le consentement de l'assureur à tout transfert, constituent pour l'assurance corps anglaise — des sociétés, des mutuelles ou du Lloyd's — la règle générale, tout comme si l'article 50 du M. I. A. n'existait pas.

C. — Dans l'assurance sur facultés le changement d'assuré a une importance minime pour l'assureur. Ceci explique pourquoi les *Institute Cargo Clauses* ne contiennent pas de clauses pareilles à celles citées précédemment. L'endossement consistant soit dans la simple signature, soit dans la mention : *interest transferred to...*, accompagnée de la signature, constitue le moyen normal, en même temps que légal, de la cession d'assurance. Il en est notamment ainsi dans la traite documentaire et dans la police flottante (*floating policy*). Dans cette dernière — pour laquelle il n'y a aucun imprimé Lloyd's⁸ — si elle est faite aux conditions de l'Institut, par l'imprimé : *Institute standard conditions for floating policies*, il existe même une clause qui rappelle, au contraire, qu'il est entendu que rien ne pourra s'opposer au droit de l'assuré de céder la police à l'occasion d'une vente ou de tout autre transfert de l'intérêt assurable⁹.

(6) Voy. aussi *infra*, § 48 VI, A 5°

(7) Gow, p. 240.

(8) *Infra*, § 28, note 4.

(9) Clause n° 6, conditions du 1-1-30 Pour les autres détails de droit général, relatifs à la cession, voy. Bosc, p. 174 et s. ; Smet, n° 56 et 57 ; pour l'utilité de la cession, voy. J. Demogue, *Le crédit documentaire en droit anglais*, thèse Paris, 1934, p. 109 et s.

§ 25

LOST OR NOT LOST

ASSURANCE SUR BONNES OU MAUVAISES NOUVELLES

I

Cette clause semble avoir été introduite pour la première fois dans les polices anglaises vers 1613, pour assurer des navires dont on n'avait plus de nouvelles (*missing ships*)¹.

La Règle 1° de l'Annexe I de la loi de 1906 l'interprète de la façon suivante :

« Quand l'objet de l'assurance est assuré perdu ou non perdu, et lorsque la perte s'est produite avant la passation du contrat, le risque court cependant à moins que l'assuré n'ait eu connaissance de la perte et que l'assureur n'en ait pas eu ».

Par ailleurs, l'article 6-1° de la même loi dispose que « lorsque l'objet est assuré perdu ou non perdu, l'assuré peut réclamer l'indemnité, bien qu'il n'ait acquis d'intérêt qu'après la perte, à moins qu'au moment de la passation du contrat, il n'ait connu la perte et que l'assureur ne l'ait point connue ».

Ceci semble une exception à la loi anglaise qui, dans le même article 6-1°, premier alinéa, pose en principe que l'assuré doit être intéressé dans l'objet assuré au plus tard au moment de la perte. En réalité, l'article 6-2° est plus explicite de la volonté du législateur, car il stipule simplement que « lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt au moment de la perte, il ne peut acquérir cet intérêt par aucun acte ou élection après qu'il a eu connaissance de la perte ».

II

Il faut remarquer qu'en droit anglais, les conditions obligatoires pour que l'assurance des risques putatifs soit valable, sont, soit l'ignorance du sinistre par les deux parties à la fois, soit le fait que les deux parties à la fois aient eu connaissance de la perte avant la passation du contrat. Sur

(1) Gow, p. 34.

ce dernier point la loi anglaise est en avance sur certaines législations continentales où cette possibilité est, soit omise, soit interdite². La clause est donc admise aussi bien dans les polices sur facultés que sur corps³. Il n'y a pas de présomption légale ou conventionnelle concernant la connaissance du sinistre par l'assuré ; la preuve reste donc un point de fait. Il n'y a pas plus d'action pénale outre que celle de droit commun, ni de peine civile de la double prime. Si l'assuré connaissait le sinistre, la prime reste acquise à l'assureur ; cf. art. 84-3° du M. I. A. ; au cas où l'assureur était au courant de la bonne arrivée, l'assuré a droit à une ristourne de prime pour le simple motif que le contrat est nul (voy. aussi *infra* § 48, V).

La doctrine anglaise attribue à cette clause un effet rétroactif (*retrospective*), dans le sens que l'assureur est considéré avoir voulu s'obliger aussi bien pour les pertes futures que pour les pertes présentes et passées d'une aventure qui a déjà commencé au moment de la conclusion du contrat⁴. « Un tel contrat, dit un arrêt déjà ancien, joue d'une telle manière comme si, en supposant que le demandeur avait acheté une cargaison en mer, le défendeur avait convenu, contre une prime, qu'il indemniserait l'assuré au cas où les marchandises auraient été endommagées par les périls de la mer au moment de l'achat »⁵. C'est justement à cause de cette conception que la majorité de la doctrine anglaise considère la clause inutile prétextant que rien ne s'oppose, en droit anglais, à ce qu'une assurance soit considérée comme ayant un effet rétroactif, dans le sens précédemment indiqué, si cette volonté des parties résulte clairement des autres termes de la police⁶. Ceci, disent MM. Hart et Simey⁷, semble d'ailleurs confirmé par une jurisprudence de la Cour suprême des Etats-Unis qui déclare « qu'il était suffisant, pour qu'il en soit ainsi, qu'il apparaisse de par la description du risque et de l'intérêt assurable que la police était faite dans l'intention de couvrir une perte antérieure », *Insurance Co. v. Folson* (1873), 18 Wallace, 237 ; tel serait, de l'avis de ces auteurs, même en l'absence de la clause *lost or nos lost*, le cas d'un navire en mer assuré « à partir

(2) Allemagne, art. 785 C. Com. ; non prévue : Belgique, art. 219 ; Pays-Bas, art. 591 ; Italie, art. 430 C. Com. ; en France elle est prévue et admise, art. 365 et 367 C. com.

(3) *Contra*, en France, art. 26, de la Police sur corps de 1928.

(4) Arnould, I, Sect. 13.

(5) *Sutherland v. Pratt* (1843), 11 M. & W. 296 ; *ibid.* *Bradford v. Symondson* (1881), 7 Q. B. D. 456, 463.

(6) Arnould, I, sect. 13 ; Marshall, *A treatise on the Law of Insurance*, 3^e éd. Londres 1823, p. 338-340 ; Phillips, II, sect. 925 ; Kent, III, 258. Voy. aussi opinions des divers juges dans les affaires cit. sous Arnould, I, sect. 13, note (e).

(7) Arnould, I, sect. 13 ; *ibid.* dans la 7^e éd. du même ouvrage.

du 1^{er} janvier » par une police faite le mois de février. Mais d'après une autre opinion la même conception serait inapplicable au cas où un acheteur a acquis une cargaison en mer, l'a assuré, et qu'on ait su après qu'au moment où on passait ces contrats les marchandises étaient totalement perdues ; alors il semble que l'assurance aussi bien que le contrat de vente seraient nuls, car sans cause ; et que l'acheteur ne pourrait en tout cas prétendre à une indemnité d'assurance mais il aura une action en restitution du prix de l'achat, la perte devant être supportée, en dernier lieu, par le vendeur⁸. C'est pour une telle hypothèse qu'on admet que, si le contrat de vente le stipule expressément, l'assurance produira son effet si la police contenait la clause *lost or not lost*⁹.

Il faut avouer que la controverse, pour si savante qu'elle soit, n'en est pas moins inutile, puisque ladite clause existe dans toutes les polices anglaises, et dans la majorité des polices américaines.

III

Au point de vue de son application pratique la clause, disions-nous, servait à l'assurance et à la réassurance des navires dont on n'avait plus de nouvelles, ou plutôt de ceux qui n'étaient pas encore arrivés longtemps après la période moyenne d'un retard pour cause imprévue (*overdue ships*). La première fois que les Cours anglaises eurent à connaître de l'étendue de cette clause, et admirent son effet régulier, ce fut à l'occasion d'une assurance sur une cargaison qui était avariée, au su des deux parties contractantes, mais dont on ne savait pas le montant exact de la perte¹⁰. Cette hypothèse est, aujourd'hui très couramment, et presque exclusivement, réalisée par des *réassurances*, aussi bien sur corps que sur facultés ; la police est, alors faite : *against total loss only* (contre la perte totale seulement), ou, en abrégé, *t. l. o.* L'Angleterre, et spécialement le Lloyd's, représentent, actuellement, le plus important marché de cette forme de réassurance, dite sur *overdue vessels*.

Il est à remarquer que l'on attribue à la même clause, *lost or not lost*, la possibilité qu'ont les assurés de faire la déclaration d'aliment en même temps qu'ils donnent l'avis du sinistre sous la police flottante¹¹. Mais nous croyons qu'il

(8) Duer, *op. cit.* II, 7 ; *ibid.* Juge Coleridge dans *Hastie v. Couturier* (1853), 9 Exch. 110 ; Park, *System of the Law of Marine Insurance*, 7^e éd. Londres 1817, p. 33.

(9) Eldridge, *Marine Policies*, 2^e éd., par H. Atkins, Londres, 1924, p. 6 ; Hart & Simey, 11^e édit. de Arnould, avouent aussi cette nécessité, t. I sect. 13, note (c).

(10) *Mead v. Davison* (1835), 3 A. et E. 303.

(11) Gow, p. 35.

s'agit là d'une erreur manifeste et, heureusement, d'une opinion isolée, car la conception moderne suivant laquelle cela s'expliquerait simplement par le fait que c'est le chargement qui donne vie à l'assurance et non pas la déclaration d'aliment¹² est parfaitement connue du droit anglais¹³.

(12) Ripert, III, 2575.

(13) *Infra*, § 28, note 4.

§ 26

AT AND FROM (A ET DEPUIS) — LE VOYAGE ASSURE

I

Ces mots, suivis d'un blanc où l'on insère en manuscrit la description du voyage, servent, bien entendu, seulement à l'assurance au voyage, de n'importe quel intérêt assurable. Leur existence semble extrêmement ancienne car on les trouve dans la *London policy* de 1613, et ils font déjà partie de la première police-type qui ait fait l'objet d'une annexe à une loi¹, soit celle reproduite par la loi de 1795 (35 Geo. III, c. 63).

À l'origine cette clause paraît avoir été conçue dans le but d'offrir une couverture complète aux marchandises d'importation, pour des voyages vers l'Angleterre ; mais étant parfaitement adaptable à toute chose assurable et pour tout genre de voyage, elle fut conservée comme partie de la police².

Les détails de son interprétation peuvent, à notre avis, être présentés plus avantageusement lors de l'étude du commencement, continuation et fin du risque (*infra*, § 30; § 31; § 32; § 33). Aussi ne procéderons-nous, pour le moment, qu'aux renseignements d'ordre très général, soit, en quelque sorte, à une introduction dans la matière et encore de la manière la plus brève, car la question est par ailleurs assez connue³.

II

A. — La plus importante, bien que non la plus ancienne, décision sur le commencement du risque dans une assurance « *at and from* » fut rendue lors de l'affaire *Haughton v. Empire Marine Ins. Co.* (1866), L. R. 1 Exch. 206, que nous aurons maintes fois l'occasion de rencontrer au cours de cet ouvrage. L'espèce était la suivante. Un navire assuré « à et depuis Havane à Greenock » était en train d'être re-

(1) Gow, p. 37.

(2) Gow, p. 38.

(3) Smet, n°s 366-367 ; Bosc, p. 166 et s.

morqué dans le port de Havane quand, juste avant de mouiller, il heurta l'ancre d'un autre navire et subit de ce fait quelques avaries. Le voyage à l'aller (*outward*) faisait l'objet d'une police séparée, souscrite par un autre assureur, et qui, dans l'espèce, ne paraissait pas avoir pris fin. Les assureurs du voyage au retour (*homeward*), défendeurs à la présente action, objectèrent à la demande des assurés que le navire ne pouvant pas encore être considéré « à Havane », la police qu'ils avaient souscrite n'avait pas encore commencé. Mais la Cour condamna les assureurs du retour, considérant qu'une fois que le navire se trouvait à (*at*) l'endroit communément appelé Havane, dans les limites du port, et dans un état suffisant de navigabilité (*seaworthiness*), le risque sous la police « *at and from* » avait commencé à courir; c'est en cela, disait l'arrêt, que consistait la différence avec une police simplement « *from* », où le risque ne commençait à jouer qu'au moment où le navire quittait le *terminus a quo*; quant à la police pour l'aller on décida de n'en tenir aucun compte puisque les deux contrats étaient complètement indépendants et sans aucune référence de l'un à l'autre.

B. — Cette jurisprudence fut confirmée à la lettre par la loi de 1906 dans ses Règles pour l'interprétation de la police, Annexe I, Règles 2° et 3°, (a) et (b). (Voy. *infra*, § 30, I, B.).

En résumant la situation, Arnould disait que « une assurance que la police stipule être depuis (*from*) A à B, couvre la chose assurée à partir du départ du navire de A; une assurance « *at and from* » couvre la chose assurée pendant son séjour au *terminus a quo* et après son départ de cet endroit »⁴.

En confirmation aussi de la jurisprudence antérieure à 1906, le M. I. A. pose les deux règles de principe pour le fret assuré « à et depuis » en distinguant le fret payable à l'arrivée et sans condition spéciale, dit *freight* ou *freight proper*, et le fret suivant affrètement, dit *chartered freight* :

« Quand un fret suivant affrètement est assuré à et depuis un endroit donné, et quand le navire est dans cet endroit en bonne sécurité (*good safety*) au moment de la conclusion du contrat, le risque commence à courir immédiatement. Si le navire n'est pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, il commence à courir dès que le navire y arrive en bonne sécurité »⁵.

« Quand un fret autre qu'un fret suivant affrètement est payable sans conditions spéciales et est assuré à et depuis un certain endroit, le risque court au prorata des objets et des marchandises embarqués. Pourtant, s'il y a du chargement prêt à être chargé et

(4) Arnould, I, Sect. 14.

(5) Annexe I, Règle 3° (c).

qui appartienne au propriétaire du navire, ou que quelqu'autre personne se soit engagée vis-à-vis de lui à charger, le risque court dès que le navire est prêt à recevoir le chargement »⁶.

C. — Ainsi qu'il résulte de la jurisprudence *Haughton v. Empire Marine Ins.*, précitée, les définitions géographiques du *terminus a quo* — et il en est de même pour le *terminus ad quem* — sont interprétées dans le sens commercial et nullement, ou très rarement, dans leur sens scientifique. « La difficulté consiste, disait Gow, à concilier les définitions géographiques et les usages commerciaux »⁷. Comme exemple le plus classique notre auteur cite la situation du petit port de Runcorn, qui, au point de vue de la situation géographique, est la prolongation du port de Liverpool ; même pour l'administration des contributions indirectes il n'y a, officiellement, qu'un seul port, le Liverpool, et par conséquent une seule taxe. Pourtant, il a été jugé qu'une police « à partir d'un port de la Grande-Bretagne » ne couvre pas un navire chargé en partie à Liverpool et partie à Runcorn⁸.

D. — Une assurance « *at and from* » quoique au voyage ne couvre par l'objet du risque pendant une période illimitée. Il faut que l'aventure commence dans un délai raisonnable, à peine de résiliation du contrat (art. 42 du M. I. A.) ; de même que l'aventure, une fois commencée, doit être poursuivie pendant toute son exécution avec une rapidité raisonnable (art. 48), et l'assureur peut demander la résiliation du contrat à moins que le retard — assimilé à tous points au déroutement — ne soit légalement excusable (art. 49). Ce sont là des simples questions de droit général d'assurances maritimes anglaises, quelque peu en dehors du cadre de cet ouvrage, et généralement assez connues⁹, sur lesquelles nous reviendrons seulement à titre accessoire, là où besoin s'en fera sentir, au cours de nos prochaines explications sur la durée du risque.

III

Comme au moment de l'apparition de la police Lloyd's on assurait des expéditions isolées, on comprend pourquoi la police ne mentionne que l'assurance au voyage.

(6) Annexe I, Règle 3^o (d). A ce sujet, sur lequel nous ne reviendrons plus, car ne présentant aucune difficulté spéciale à la police Lloyd's, Voy. Arnould, I, Sect. 510 à 521.

(7) *Op. cit.*, p. 40 ; pour l'interprétation de l'expression « depuis les ports du Pacifique » voy. *Royal Exchange v. Tod & Others* (1892), 8 T. L. R. 66 ; comp. destination « ports de l'Atlantique », Seine, 15 mars 1920, R. I. D. M. XXXII, 405 ; Paris, 28 déc. 1921, R. I. D. M., XXXIV, 140.

(8) *Brown v. Tayleur* (1835), 4 A. & E. 241 ; comp. Appel Gênes, 16 juin 1896, R. I. D. M. XII, 225 ; voy., pourtant, *infra*, § 30, III, C.

(9) Bosc, pp. 152-172 ; Smet, n^o 367 ; Arnould, I, Sect. 376 à 435.

Les nécessités modernes du commerce ont relégué cette assurance au second plan en faveur de l'assurance à temps qui, aujourd'hui, est de loin la plus pratiquée dans tous les genres d'assurances, tout au moins pour autant qu'il s'agit de l'assurance corps et du fret.

Or, rien n'est prévu dans la police du Lloyd's, quant à l'assurance à temps. A l'époque de l'apparition des navires à moteurs, il était habituel d'introduire dans la police, à pareil propos, après les mots « *at and from* », les mots : *and for and during the space of... calendar months commencing...* (et pour et pendant... mois à partir du...). On y mentionnait de plus que l'heure était celle de Greenwich et, se référant à l'emplacement des risques, il y avait les mots : *in port or at sea* (au port ou en mer). La plupart de *Lloyd's brokers* avaient leurs formules, différant légèrement dans leurs expressions, mais semblables quant au sens, de même qu'il y avait des clauses particulières à chaque grand armateur, s'adaptant aux besoins de leur commerce. Cette dernière habitude persiste encore aujourd'hui dans le cas de quelques grandes compagnies de navigation, pour leur *liners*. Cet état de choses dura assez longtemps. Ce ne fut qu'en 1888 que le besoin pressant d'avoir des conditions plus précises et d'usage général fit naître le fameux *Institute of London Marine Underwriters*, dont la première tâche devait être l'unification et la rédaction des clauses les plus usuelles pour l'assurance à temps. De nos jours, il n'y a plus d'assurance du Lloyd's, comme d'ailleurs, plus d'assurance anglaise qui ne soit régie par les *Institute Time Clauses*¹⁰. Suivant un plan d'après lequel notre but est, en premier lieu, le *commentaire* de la police du Lloyd's, nous ne saurons traiter ce dernier sujet à titre séparé ; il en sera pourtant fait mention, à travers nos prochaines explications d'une manière incidente pour relever les aspects pratiques de l'assurance au Lloyd's.

(10) *Supra*, § 18.

OBJET DE L'ASSURANCE (SUBJECT-MATTER INSURED)

Upon any kinds of goods and merchandises and also upon the body, takle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat and other furniture of and in the good ship and vessel.

« Sur toute espèce de marchandises et objets et aussi sur le corps, appareils, agrès, canons, munitions, artillerie, embarcations ou autres accessoires du ou dans le bon navire ou vaisseau. »

I

Cette clause rappelle un temps où l'assuré était, à la fois, propriétaire du navire et de la cargaison. Mais à l'époque même, la police du Lloyd's pouvait aussi bien n'être employée qu'à un seul intérêt assurable ; dans ce cas — et il en est de même aujourd'hui — on mentionnait cet intérêt, soit en indiquant simplement son genre : « on ship », « on goods », « on freight », « on bottomry » ; soit en précisant de plus, en nature : « on 100 bales of cotton, marked... », etc...¹. Pareilles mentions sont faites soit en bas ou en marge du texte, soit, le plus souvent, et pour le simple motif d'un plus grand espace, dans le blanc destiné à l'évaluation. Ainsi introduits, ces mots contrôlent le sens de la police, et, en cas de contradiction prévalent sur la partie imprimée, tout comme s'il n'y avait eu qu'un seul objet stipulé par notre clause, à savoir celui paraissant en manuscrit².

En ce qui concerne la question de savoir quelles sont les choses susceptibles de faire l'objet d'un intérêt assurable, elle est clairement exposée par les articles 2-2°, 3, et 9 à 14 inclus de la loi de 1906 ; et le sujet, de droit général, est par ailleurs assez connu³. Nous ne relèverons que la partie juridique la plus obscure et insisterons sur les côtés pratiques, mais, bien entendu, surtout en liaison avec les deux intérêts assurables stipulés par l'imprimé Lloyd's, à savoir le corps et les facultés.

(1) Signifiant, respectivement : sur corps, sur facultés, sur frêt, sur prêt à la grosse pour le corps, sur cent balles de cotton, marquées de...

(2) Lord Ellenborough, dans *Robertson v. French* (1803), 4 East, 130, 140, 141 ; et de nos jours, Ch. des Lords, *Marten v. Vestey* (1920), A. C. 307, 310.

(3) Bosc, p. 27 et s. ; Smet, n° 199 et s.

II

A. — GOODS AND MARCHANDISES

Il est habituel de traduire ces deux mots respectivement par « biens et marchandises », quoique d'une manière plus correcte, il faudrait le faire par « marchandises et biens ». Les termes « marchandises et objets », qu'emploie M. Bosc⁴, nous semblent certainement plus exacts, surtout juridiquement, bien que sur ce dernier point, si l'on fait appel à la Règle 17 du M. I. A., il est assez difficile d'arriver à une conclusion : *The term « goods » means goods in the nature of marchandises...*, ce qui, d'après l'excellente traduction du susdit auteur, voudrait dire : « L'expression marchandises signifie les choses de la nature de marchandises... ». Abstraction faite de cette imprécision de langage, la première difficulté concernant l'étendue de cette expression est résolue, à la suite de nombreuses décisions judiciaires, par la même disposition qui continue par stipuler : « ...et ne comprend pas les effets personnels et les provisions et vivres (*stores*) pour l'usage du bord ».

Une autre limite dont il faut tenir compte dans l'interprétation d'une police aux termes aussi généraux que notre expression, sont les usages commerciaux. Dès 1763, Lord Mansfield, refusant de reconnaître que le prêteur à la grosse sur marchandises pouvait prétendre au bénéfice d'une police simplement « on goods », s'exprima comme suit : « Dans la pratique, le prêt à la grosse sur corps (*bottomry*) ou facultés (*respondentia*) ont toujours été considérés comme des espèces particulières d'assurances et ont eu une dénomination spéciale... Le motif de notre décision est que, dans la pratique commerciale, le *respondentia* est assuré séparément par une assurance spéciale. Mais cela ne veut pas signifier que l'intérêt d'un créancier gagiste ou ayant une autre sûreté⁵ ne soit pas inclus dans une police *on goods* dans le sens général du mot »⁶.

B. — OF AND IN (DU OU DANS) — CHARGEMENT EN PONTÉE

Sur ce point de certaines difficultés s'avèrent sur la question de savoir si le M. I. A. doit être considéré comme ayant modifié la jurisprudence antérieure à 1906.

Les usages commerciaux interdisent en Angleterre, comme partout ailleurs, le transport des marchandises sur les ponts du navire. Le risque, par un tel chargement, étant

(4) *Op. cit.*, pp. 255 et 262-263.

(5) Traduction libre du mot *lien* signifiant « privilège ».

(6) *Glover v. Black* (1763), 3 Burr, 1394.

plus grand, l'assureur doit être averti. A moins d'une convention contraire, la seule exception peut résulter de l'usage. Il semble pourtant que, même au cas où il y aurait un usage en faveur d'un chargement en pontée (*carriage on deck*), le fait que la police, au lieu de spécifier la nature de la marchandise est conçue en des termes si généraux que « on goods », oblige l'assuré à avertir l'assureur⁷. Ceci paraît résulter par *a contrario* d'une ancienne décision de Lord Lyndhurst — par la suite confirmée expressément par la jurisprudence moderne — où il fut décidé que la spécification de l'objet de l'assurance : « 40 dames-jeanne d'acide sulfurique », était suffisante pour obliger l'assureur du risque du chargement en pontée, que permettait un usage bien notoire⁸.

Phillips⁹ résume ainsi ses conclusions sur l'état actuel de la jurisprudence anglo-américaine : « Si, de par la description du voyage ou la nature des biens assurés, l'assureur peut être présumé connaître l'usage du chargement en pontée, la police couvre les pareils risques ». Mais le deuxième alinéa de la Règle 17° du M. I. A. prévoit ce cas dans les termes suivants : « Faute d'un usage contraire, la cargaison en pontée (*deck cargo*) et les animaux vivants, doivent être assurés spécifiquement et non sous l'indication générale de marchandises ». Ces mots, interprétés littéralement semblent en contradiction avec l'état de la jurisprudence antérieure à 1906, ainsi qu'on la vit résumée par Phillips. La Règle 17° peut être interprétée dans le sens que le chargement en pontée doit être spécialement assuré, à moins d'un usage contraire qui porterait non seulement sur l'habitude du chargement en pontée, mais aussi sur le fait qu'il est considéré couvert malgré sa description en termes généraux¹⁰. Et, en effet, la Chambre des Lords s'est prononcée récemment dans le même sens puisqu'elle a décidé que la Règle 17 n'avait nullement changé la jurisprudence en la matière antérieure à la loi de 1906¹¹.

Comme la base de toutes ces décisions et de ladite Règle 17° est le changement ou l'accroissement du risque, il semble que, dans la navigation fluviale ou sur les canaux, ce motif faisant défaut, on devrait décider le contraire. En tout cas tel est le sens d'une décision antérieure à la loi de

(7) Gow, p. 45.

(8) *Da Costa v. Edmunds* (1815), 4 Camp. 142 ; Hte Cour de Justice, 7 déc. 1903, R. I. M. D. XIX, 753 ; Comp. Req., 29 janv. 1907, D. 1907-1-345 ; Sentence arbit. belge, 7 oct. 1896, R. I. D. M., XII, 553 ; Bruxelles, 12 janv. 1910, R. I. D. M., XXVI, 385 ; mention obligatoire aux termes de la Police française sur facultés de 1928 (art. 10-2°). Ripert, III, 2664-4° et 2742 ; pour le chargement des laines, voy. Ch. des Lords, 18 avril 1921 R. I. D. M. XXXIII, 351.

(9) *Op. cit.*, I, sect. 460.

(10) Arnould, I, sect. 225.

(11) *Gaunt v. British & Foreign Ins. Co Ltd* (1921) 2 A. C. 41.

1906, et, de l'avis de la doctrine, elle devait être considérée comme encore valable¹².

Pour éviter toute controverse, la pratique a introduit, pour les chargements pareils, des clauses spéciales dont les plus connues sont : *on deck*, ou *in and over*, et surtout *deck load*.

C. — AUTRES OBJETS

Bien qu'il soit usuel de les spécifier expressément, les métaux précieux, les bijoux et les fourrures, constituant une cargaison, doivent être tenus pour couverts même par la simple mention : *goods and merchandises*, car ils ont une valeur intrinsèque estimable et sont chargés pour des propos commerciaux¹³. En l'absence d'une telle caractéristique, la solution contraire prévaut pour les billets de banque, titres et documents¹⁴. C'est aussi parce qu'ils ne sont pas destinés au commerce — et non pas parce que leur valeur est exceptionnelle¹⁵ — que les bijoux, la monnaie métallique et les fourrures, s'ils sont effets personnels, doivent être assurés à titre séparé, même si le navire était destiné uniquement au transport des passagers¹⁶ ; cf. aujourd'hui la Règle 17° du M. I. A.

Pour les baleiniers, et en général pour tous les bateaux se livrant à la pêche, la simple mention « on goods » ou « on merchandises » couvre le produit de la pêche, mais non pas leurs victuailles (*provisions*), car ces objets font partie de ce qui est inclu dans le terme : *ship*¹⁷. Enfin, une police simplement « on cargo » ne couvre pas les animaux vivants (*living animals* ou *live stock*) ni même le fourrage (*provender*) destiné à leur usage¹⁸.

III

A. — SHIP OR VESSEL

And also upon the body, takle, apparel, ordnance, munitiion, artillery, boat and other furniture, of and in the good ship or vessel...

L'emploi des termes *ship* et *vessel* a leur raison d'être

(12) *Apollinaris Co. v. Nord Deutscher Versicherungs Ges.* (1903), 20, T. L. R. 79 ; *Hart & Simey*, dans *Arnould*, I, sect. 225.

(13) *Arnould*, I, sect. 224 ; *Gow*, p. 47 ; mention obligatoire au sens de l'art. 745, C. com. espagnol ; art. 596 C. hollandais ; Police française sur facultés, art. 26, c.

(14) *Palmer v. Pratt* (1824), 2 Bing. 185.

(15) Comme le soutient *M. Smet*, n° 203.

(16) *Arnould*, I, sect. 224.

(17) Règle 15° du M. I. A.

(18) *Arnould*, II, sect. 227, *Phillips*, I, sect. 452.

puisque, manque d'une terminologie précise, ils relèvent uniquement le sens ou la nature de l'objet assurable. Car autrement, dans le langage maritime, le mot *vessel* signifie toute structure creuse et mobile capable de contenir des matières solides, fluides ou gazeuses; tandis que *ship* a, par contre, un sens trop précis puisqu'il signifie un *trois-mâts*¹⁹.

On soutient parfois que l'expression *good ship or vessel* (bon navire ou vaisseau) serait autre chose qu'un ornement de style et qu'elle contiendrait en germe la garantie (*warranty*)²⁰ du bon état de navigabilité (*seaworthiness*); cette opinion se base sur le fait que la même expression est commune aux chartes-parties et connaissements anglais et que dans ces derniers elle est invariablement suivie, comme en guise d'explication, des mots « étant élanche, solide et fort et à tous points de vue bien équipé pour le voyage » (*being tight, staunch, strong, and in every way fitted for the voyage*)²¹. Mais il semble bien que cette opinion doit être considérée comme définitivement mal fondée, car dans la décision *Small v. Gibson* (1850), 16 Q. B. 141, qui fait autorité (*leading case*) en la matière, le juge Parke condamna expressément cette interprétation²².

B. — ETENDUE

1° Aux termes de la Règle 15° de l'Annexe I de la loi de 1906 :

« L'expression *ship* comprend la coque (*hull*), agrès et appareils, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour l'équipage, et dans le cas d'un navire employé à un commerce spécial, les aménagements habituels nécessités par ce commerce, et aussi, dans le cas d'un navire à vapeur, les machines, chaudières, charbons et approvisionnements pour les machines, s'ils sont la propriété de l'assuré »²³.

2° Cette disposition légale ne fait que confirmer une jurisprudence ancienne et constante sur l'interprétation de la mention : *and also upon the body, tackle*, de la police du Lloyd's. Les détails de ces décisions, encore valables, méritent que l'on s'arrête un instant, car elles précisent l'étendue de ce qui doit être compris par les choses mêmes que l'on tient pour couvertes sous l'expression générale de « on

(19) Gow, p. 47 ; pourtant la sect. 742 du *Merchant Shipping Act* de 1894 donne au mot *ship* un sens beaucoup plus large.

(20) Voy. sens de ce mot, *infra*, § 48, II, B 4° ; Smet, n. 137 et s. ; Bosc, p. 108 et s.

(21) Gow, p. 47.

(22) Eldrige, *op. cit.*, p. 83.

(23) Conf. aussi l'art. 16 de la même loi, qui ajoute entre autres, les sommes avancées sur les salaires des hommes de l'équipage.

ship ». Or, à ce propos, il faut avouer que l'on se heurte parfois à de grandes difficultés relatives à la traduction exacte des susdites expressions anglaises. Ainsi, aucun des termes de ce passage comme : *stores*, *fittings*, *provisions*, *furniture*, ou *outfit*, n'ont d'équivalent exact dans la langue française et nos traductions ont donc quelque chose de conventionnel, et, le plus souvent, sont faites dans le sens le plus libéral. Là où nous avons jugé qu'il est peu important de rappeler tous les sens d'un mot, nous en sommes restés à la traduction déjà établie dans les ouvrages actuels de droit comparé s'occupant directement ou non de notre sujet.

3° Les vivres (*provisions*) à l'usage de l'équipage sont, en principe, couvert du chef du mot *furniture* (accessoires, meubles). Mais si les vivres sont chargés au double, par précaution, nécessité ou toute autre raison, la police « on ship » ne couvre que ce qui est strictement nécessaire au voyage assuré, l'excès étant considéré comme cargaison ; mais il semble que, au contraire, les vivres destinés aux passagers ne sont pas couverts par la police sur corps et doivent être assurés *eo nomine*²⁴. L'interprétation du mot *outfit* s'avère plus difficile, vu sa signification peu précise. Une traduction assez libérale, pourtant très correcte, serait « agrès », « apparaux », ou quelquefois, « accessoires » ; et, à notre avis, il en est autrement de la traduction, assez employée²⁵, de « mises dehors ». En Angleterre, il faut l'avouer, notre terme est aussi peu précis, et la jurisprudence l'interprète différemment suivant le sens qu'on lui donne. Si *oufit* est parfois compris dans les mots *stores and provisions* (approvisionnement et vivres) — le dernier mot signifiant seulement des aliments — alors une assurance générale, « on ship », dans l'opinion de Lord Ellenborough, les couvre²⁶. Mais ce sens semble être tout à fait exceptionnel — et aujourd'hui périmé — car l'art. 16, 1°, ainsi que la Règle 15 de la loi de 1906 mentionnent séparément les trois termes de : *outfit*, *stores* et *provisions*. D'autre part il est de jurisprudence constante que l'assurance sur « corps » des navires de pêche ne couvre pas les accessoires nécessaires à l'expédition comme : les harpons, lignes, lances, citernes ou cuves contenant l'huile pour la conservation des poissons, etc., malgré les dispositions en sens contraire de l'art. 16-1° *in fine*, et de la Règle 15 de la loi de 1906, notamment de la dernière de ces dispositions qui stipule cou-

(24) MacLachlan, dans Arnould, 6^e édit. p. 48 ; Mc. Arthur, *Contract*, 58 ; *Ibid.* Hart et Simey, dans Arnould, 11^e édit. sect. 219, note (h).

(25) Smet, n° 179 ; Ripert, III, 2499. Observer, toutefois, que les objets qui servent à la manœuvre d'un navire sont aussi désignés par le terme générique de : *rigging* ; et ceux spécialement employés aux travaux de force par *tackle*.

(26) Hill v. Patten (1807), 8 East, 373, 375 ; Forbes v. Aspinall (1811), 13 East, 323, 325.

verts : « ...dans le cas d'un navire employé à un commerce spécial, les aménagements (*fittings*) habituels, nécessités par ce commerce... » ; le motif paraissant être que lesdites choses sont exclues par l'usage²⁷. Or, en dehors de ce fait, quelque peu étonnant, il faut observer que ces objets font partie de ce que, en commentant cette interprétation jurisprudentielle, Arnould²⁸ et Phillips²⁹ appellent *outfit*, tandis que Gow désigne sous le terme de *furniture*³⁰.

4° Sous la même terminologie générale de la police du Lloyd's, l'assurance corps comprend, au cas d'un navire à vapeur, les machines, chaudières ainsi que le charbon et approvisionnement pour les machines.

Mais on discute encore le fait si, pour autant qu'il s'agisse d'une quantité raisonnable, le charbon est couvert par une police « on ship », aussi bien dans l'assurance au voyage que dans l'assurance à temps ; quoi qu'il en soit, la pratique se prononce pour l'affirmative et les dispatcheurs anglais accordent, dans le règlement d'avaries, une certaine quantité de charbon et approvisionnements en tenant compte, d'après certaines normes de la nature du voyage accompli³¹.

5° Les embarcations (*boat*) sont désignées expressément par la police comme faisant partie du navire. Mais à ce propos l'on cite un arrêt de la Chambre des Lords, Blackett v. Royal Exchange Ass. Co. (1832), 2 Cr. & J. 244, 250, où on décida que les assureurs ne pouvaient pas alléguer d'un usage qui les exonérerait de la perte des embarcations attachées à l'extérieur du gaillard, sur le motif de principe qu'on ne peut recourir aux usages ou coutumes qu'en cas de doute et non pas là où il y aurait contradiction directe (*plain opposition*) avec les mentions expresses de la police. Pourtant, pour le même motif qui interdit dans l'assurance facultés le chargement en pontée, à savoir l'accroissement du risque, la règle générale paraît rester la même : l'assureur doit être averti des changements spéciaux et inhabituels dans la manière d'attacher les embarcations³².

6° Une vue d'ensemble sur l'objet du risque dans une assurance corps sous la clause générale de la police du Lloyd's est résumée par Phillips dans les termes suivants : « Il est bien établi qu'une police pour une expédition commerciale, sur un navire en général, sans autre mention expresse, couvre non seulement le corps, mais aussi les agrès (*rigging*), voiles, embarcations, armement (*armament*) et vivres, et

(27) Arnould, I, sect. 219.

(28) *Op. cit.*, I, sect. 219 ; mais, à la note (n), De Hart et Simey, reconnaissent qu'ils pourraient, en partie, être classés sous le terme *fittings*, de la Règle 15 du M. I. A.

(29) *Op. cit.*, I, sect. 496-497.

(30) *Op. cit.*, p. 47.

(31) Hart & Simey, dans Arnould, II, sect. 220.

(32) Phillips, I, sect. 465.

toutes les dépendances (*appurtenances*) nécessaires, convenables ou usuels, et qui peuvent être présumées appartenir à un navire ainsi désigné, pour les propos de la navigation, dans un voyage tel qu'il a été désigné » ³³.

Pour savoir si les dépendances ou aménagements sont couverts, il faut, en cas de doute, recourir au criterium de la permanence et du fait qu'ils font en quelque sorte partie du navire. Si du concours des circonstances, il résulte que les aménagements (*fittings*) sont seulement temporaires, comme par exemple le sable servant au lestage (*sand ballast*) ou le bois servant au fardage, ou arrimage (*dunnage wood*), et n'ont aucun rapport avec le genre de l'expédition maritime en occurrence, de telles choses ne sont pas couvertes par une assurance en termes généraux sur « corps » ³⁴.

C. — LA PRATIQUE

Si l'on désire limiter l'objet de l'assurance au corps, il est habituel, disions-nous, d'insérer en manuscrit les mots « on ship » dans le blanc de la police destiné à l'évaluation. Pour éviter tout malentendu sur l'interprétation d'un terme aussi général, les courtiers préfèrent préciser le sens de l'intérêt assuré par des détails qui dérogent à la jurisprudence ci-dessus exposés, mais qui, parfois, s'avèrent inutiles puisqu'ils répètent simplement les dispositions légales en vigueur.

Aussi, malgré la Règle 15° du M. I. A., l'on trouve invariablement inséré dans les polices sur les vapeurs, la mention « et sur les machines ». Mais l'usage d'après lequel, malgré ladite disposition, au cas d'un commerce spécial, et plus exactement pour les navires de pêche, on désigne le corps sous les termes de « ship, outfit et cargo », paraît justifié, si l'on se rappelle l'interprétation défavorable à l'assuré de la jurisprudence en la matière (*supra*, III, B 3°).

Toute autre est l'explication du fait que dans les polices modernes des navires se livrant à un commerce spécial, on ne manque guère d'ajouter : « et sur l'installation frigorifique » ; cela tient à l'emploi unanime des *Institute Clauses*, que l'on ajoute sous la forme de papillons au texte de la police Lloyd's, et dont les imprimés pour corps, à raison de la grande valeur de ces installations, stipulent que : « ...Les appareils frigorifiques et l'installation d'isolement électrique

(33) *Op. cit.*, I, sect. 463. Cette sentence, dit Gow, *op. cit.* p. 46, s'applique plutôt aux voiliers mais si on remplace certains mots comme « voiles », etc., par « moteurs, chaudières, etc. », le résumé semble complet.

(34) *Mc Arthur*, n° 58 ; même criterium admis en Belgique, *Sohr & Doosselaere*, *op. cit.*, n° 422 ; et Allemagne, *Ritter*, I, p. 91.

sont tenus pour non couverts à moins d'être expressément spécifiés dans la présente police » ³⁵.

Une autre forme de spécification de l'objet assuré était « sur la coque et les machines » (*on hull and machinery*). Mais la jurisprudence vint à décider que pareille mention ne rendait les assureurs responsables du charbon et autre approvisionnement (*stores*) que dans l'assurance au voyage ; et l'opinion suivant laquelle même dans cette dernière forme d'assurance il était difficile de faire rentrer les dits objets sous le terme « hull » trouva aussi maints défenseurs parmi les grands juges anglais ³⁶. C'est pourquoi, depuis quelque 40 ans, la dite mention est disparue d'usage en faveur de celle, plus compréhensive, de : *in hull & machinery & coal, stores, etc.* ³⁷.

(35) *Institute Time Hulls*, clause n° 11 ; *Institute Voyage Hulls* clause n° 7 ; conditions du 1-6-36.

(36) Arnould, I, Sect. 220.

(37) Ne pas confondre les mêmes mentions accompagnées de divers chiffres ; il n'y a là que la division de l'estimation en valeurs agréées des diverses parties du navire, faite en faveur de l'assuré, pour rendre moins onéreuse l'application des franchises de tantième, *infra*, § 49, III, C, 1°.

§ 28

NOM DU NAVIRE ET DU CAPITAINE

Called the... whereof is master under God, for this present voyage... or whosoever else shall go for master in the said ship, or by whatsoever other name or names the said ship, or the master thereof, is or shall be named or called.

« Appelé le... dont est capitaine devant Dieu, pour le présent voyage... ou toute autre personne comme capitaine dudit navire, ou par quelqu'autre nom ou noms ledit navire ou le capitaine dudit navire est ou sera nommé ou appelé. »

I

A. — Le premier blanc de la susdite clause est réservé à l'insertion du nom du navire ; la loi de 1906 ne rend pas obligatoire « le nom et désignation » du navire, comme le fait l'art. 332 C. com. français ; mais se contente de la spécification de la « chose assurée » (*subject-matter insured*), art. 23-2° ; il faut donc conclure que la police sur facultés ne doit pas obligatoirement mentionner le nom du navire sur lequel la marchandise sera chargée. Si on le fait pourtant, quand on connaît son nom, c'est pour informer l'assureur de l'exakte étendue du risque. La raison étant la même, l'inaccomplissement de cette déclaration est pareillement considérée en Angleterre que sur le continent. Toute erreur devrait constituer, en principe, une fausse déclaration (*misrepresentation*)¹. Mais, par application du principe *error nominis alicujus navis non attenditur...*, la désignation erronée faite de bonne foi oblige l'assureur si elle n'est pas susceptible de changer l'opinion du risque². La clause de la police du Lloyd's relative au navire équivaut, dès lors, simplement à la clause française « ou tel autre nom qui serait plus exact ».

Tout ceci ne s'applique, bien entendu, qu'à l'assurance facultés, car dans celle sur corps, la moindre erreur changerait complètement l'objet et l'opinion du risque.

(1) Voy. législation anglaise relative à ce sujet, Bosc, p. 58 et s. ; Smet, n° 133 à 136.

(2) Arnould, I, sect. 182 ; conf. art. 18, 19 et 20 du M. I. A.

B. — Il arrive souvent que, dans la police sur facultés, on n'indique pas le nom du navire parce qu'il est inconnu au moment de la passation du contrat ou de la rédaction de la police. L'on est alors, soit dans le cas d'une assurance *in quovis*, soit dans celui d'une assurance par police flottante (*floating policy*). Il n'y a pas de désignation anglaise précise pour la première de ces situations ; le nom consacré est celui d'assurance *by ship or ships*, expression dérivant probablement d'une vieille clause *on board ship or ships*. La pratique de l'assurance *in quo vis* est sanctionnée par une jurisprudence constante³ qui remonte à 1794 et qu'on doit considérer — par identité de motifs et situation — confirmée par les dispositions relatives à la police flottante de l'art. 29 de la loi de 1906⁴. A l'encontre de ce qui arrive sous la clause « ou par quelque autre nom ou noms ledit navire... est ou sera nommé ou appelé » de la police du Lloyd's, une erreur de bonne foi sur le nom du navire n'annule plus l'assurance par police « on ship or ships » ou flottante, même si l'opinion du risque aurait changé complètement et que les assureurs auraient refusé l'assurance par la connaissance, antérieure au chargement, du navire qui transporte les marchandises, *Ionides v. Pacific Ins. Co.* (1871), L. R. 6 Q. B. 674 ; (1872) Q. B. 517, Ex. Ch.⁵.

Les deux susdites formes de polices constituent néanmoins une exception à la règle suivant laquelle l'assuré doit indiquer le nom du navire. Pour que l'assuré soit admis à faire usage de ces modalités, il faut donc qu'il ait ignoré au moment de la conclusion du contrat, le nom du navire sur lequel les biens ont été ou seront chargés. Lorsque, par contre, l'assuré connaissait à ce moment-là le navire et ne l'a pas déclaré, la police est annulable si l'assureur peut prouver la réticence⁶.

Dès que l'assuré apprend le nom du navire, il doit le porter avec une diligence raisonnable, à la connaissance de l'as-

(3) *Kewley v. Ryan* (1794) 2. H. Bl. 348.

(4) Il n'existe pas d'imprimé Lloyd's de police flottante. L'assurance par abonnement y est réalisée au moyen d'une police ordinaire sur laquelle figure simplement la mention : *interest to be hereinafter declared*, les déclarations d'aliment étant endossées à la police et présentées par le courtier, au fur et à mesure de leur confection, à la signature de l'assureur. Les dispositions relatives à la police flottante en droit anglais ne présentent aucune difficulté particulière qui mériterait d'être signalée ; puisque l'interprétation et l'analyse juridiques de cette assurance sont pareilles à celles du droit continental : il en est notamment ainsi du fait que c'est le chargement qui donne vie à l'assurance et non pas la déclaration d'aliment, cette dernière pouvant par conséquent, être faite même après le sinistre, Juge Brett dans *Stephens v. Australian Ins. Co* (1872), L. R. 8. C. P. 18, 23 ; *Dunlop v. Townend* (1919), 2 K. B. 127 ; Voy. d'autres détails, Arnould, I, sect. 186-192 ; Gow, pp. 234-235 ; Bosc, pp. 95-99 ; Smet, n° 54 ; ce ne sont plus les polices de décompte ou « à alimenter » — *open* ou *declaration policy* — que l'on emploie habituellement en Angleterre ; aujourd'hui, le nombre de ces dernières a beaucoup diminué en faveur de cette sorte de police que l'on appelle un *open cover*. Voy. *supra*, § 19, II, D.

(5) Arnould, II, sect. 185 ; Phillips, I, sect. 438.

(6) *Lynch v. Hamilton* (1810), 3 Taunt. 37 ; *Knight v. Cotesworth* (1893), I. Cab. & Ell. 48.

sureur et le mentionner sur la police, qu'il s'agisse d'une assurance *in quovis* ou par police flottante. Cette déclaration, comme toute autre déclaration d'aliment sous une police flottante, est faite habituellement par le courtier qui endosse la police sous la forme d'un *nota bene*, où sont indiqués le nom ou les noms des navires transporteurs, et le présente à l'assureur pour signature. Mais l'erreur de bonne foi n'annule pas la police. Dans une des plus anciennes affaires portant sur ce sujet, il s'agissait d'un courtier qui, ayant été mal informé, fit endosser la police de la suivante déclaration usuelle : « L'intérêt prévu par cette police est, par la présente, déclaré avoir été chargé à bord du *Tweende Venner* et du *Neptunus* », que l'assureur, à sa requête, signa. Ayant eu connaissance de son erreur, car les biens avaient été chargés réellement sur l'*America*, le courtier fit un nouvel endos dans ce sens, mais l'assureur refusa de le signer et, après la perte de ce dernier navire, de payer l'indemnité d'assurance. La Cour condamna, néanmoins, les assureurs ; Lord Ellenborough, expliquant la raison de sa décision, considéra qu'il ne résultait d'aucune jurisprudence que la déclaration devait être faite par écrit, et par suite, l'erreur, étant de bonne foi, la police pouvait être rectifiée par une nouvelle déclaration qui jouait indépendamment, tout comme si la première n'avait jamais existé, *Robinson v. Touray* (1811), 3 Camp. 158.

D'habitude, la déclaration est faite avant que le navire ait effectué le voyage ou été l'objet d'un sinistre. Mais ceci n'est pas obligatoire et si l'assuré a connaissance d'un sinistre, il peut encore faire la déclaration sans que l'assurance soit résiliée pour ce motif. Il suffit que l'assuré soit de bonne foi et fasse sa déclaration avec une diligence raisonnable⁷. Si l'assureur veut imposer un délai spécial ou l'usage de certains moyens d'information, pour être renseigné plus vite, il n'a qu'à les stipuler dans la police et alors tout retard de la part de l'assuré aurait pour conséquence la nullité du contrat, car sa promesse serait considérée comme une garantie expresse (*promissory warranty*)⁸.

Le principe à la base de toutes ces décisions fut clairement exposé par le juge Blackburn dans des termes qui, vu l'identité de motifs n'ont rien de spécial à l'assurance *in quovis* et s'appliquent aussi bien à la police flottante⁹ : « L'engagement d'un assureur qui souscrit une police facultés *by ship or ships to be declared*, est qu'il assurera toutes

(7) Weskett, *A complete Digest of the Theory, Law and Practice of Marine Insurance*. London, 1871, p. 520.

(8) *Union Ins. Society of Canton v. Wills* (1916). 1 A. C. 281.

(9) Arnould, II, sect. 186.

marchandises de la description agréée qui pourront être transportées sur quelque navire correspondant à la description — s'il y en a une — de la police, dans le voyage spécifié, et que le choix de l'assuré applique à la police. L'objet de la déclaration est de distinguer et identifier cette aventure pour laquelle l'assuré veut faire jouer la police. Le consentement de l'assureur n'est pas requis, car il n'a pas le choix d'accepter ou refuser le navire que l'assuré pourrait choisir, et il n'est pas nécessaire que la déclaration serve à autre chose qu'à identifier l'aventure pour qu'on prévienne ainsi toute fraude possible de la part de l'assuré... »¹⁰.

L'art. 29 de la loi de 1906 confirme à la lettre toutes ces solutions.

C. — 1° Le changement de navire fait partie d'un autre groupe de questions de droit général d'assurances portant sur la modification du risque¹¹, que nous étudierons incidemment un peu plus loin¹². Indiquons, pour le moment, que le changement de vaisseau ou le transbordement (*transhipping*) volontaires déchargent l'assureur de toute obligation, de la même manière que le font le changement de voyage, le déroutement (*deviation*) et le retard (*delay*). Le déroutement et le retard forcés — c'est-à-dire ceux « causés par des circonstances qui échappent au contrôle du capitaine ou de son commettant » — obligent l'assureur et les excuses légales sont clairement énumérées par l'art. 49 du M. I. A. Dans toutes les dispositions relatives au déroutement et retard excusables il n'est fait aucune mention du fait que la cause de ces changements du risque doit être un péril couvert ; il faut par suite conclure — et tel était le sens de la jurisprudence antérieure à la loi de 1906 — que ces changements sont à la charge des assureurs même s'ils ont été causés par des périls qui ne sont pas à sa charge. Mais l'art. 59 de la même loi stipule, au contraire, que le transbordement n'est excusable que lorsqu'il est rendu nécessaire par la réalisation d'un risque assuré. L'on ne manque pas d'observer que cette différence de traitement est injustifiable et qu'en tout cas elle représenterait une innovation par rapport à la jurisprudence antérieure au Marine Insurance Act¹³ ; la dif-

(10) *Ionides v. Pacific Ins. Co.* (1871), 6 Q. B. 674 à la p. 682 ; Voy. aussi *Judge Brett, dans Stephens v. Australian Ins. Co* précit

(11) *Smet*, n°s 310-313 ; *Bosc*, p. 157 et s.

(12) *infra*, § 34, I, B-C-D et E.

(13) *Arnould*, I, sect. 192, note (r) ; *M. Smet*, qui remarque également la différence de traitement, assimile, au cours de ses explications sur ce sujet, le changement de voyage (*change of voyage*) au transbordement, pour opposer ces derniers au régime des excuses légales du déroutement et du retard, *op. cit.*, n° 310 ; ce rapprochement est complètement erroné car *rien* n'excuse le changement du voyage, terme qui, en droit anglais a une signification particulière, et qui ne se confond — comme semble l'avoir fait cet éminent auteur — ni avec le déroutement, ni avec l'abandon du voyage ; Voy. *Bosc*, pp. 157, 158, 159 ; Voy. aussi *infra*, § 30, I, B 2°.

ficulté n'a pas encore fait l'objet de quelque décision postérieure à la loi.

2° Il est vrai que cette question présente plutôt un intérêt théorique car, aujourd'hui, il n'existe plus de polices facultés où l'on désigne un seul navire — cas dans lequel elles sont appelées *named policies* — et où il n'ait pas quelque clause permettant le changement du navire. A ce sujet, nous ne croyons pas que la mention « and/or steamer and/or steamers and/or conveyances », que l'on ajoute invariablement à côté de l'indication d'un navire, dans les polices à navire dénommé, ait pour effet de permettre un transbordement, car il nous semble qu'elle est simplement une forme plus moderne de l'assurance *in quovis (by ship or ships)*. Mais l'on affirme, à ce propos, que pour les polices *in quovis* ou flottantes il ne peut y avoir changement du navire, puisque le navire n'est pas désigné par la police, Ripert, III, 2741. Cette opinion ne peut être exacte que pour autant qu'il s'agit d'un chargement antérieur au départ. Car autrement, dès qu'il y a transbordement, la police est annulable puisque le chargement initial a identifié le navire et, de ce fait, la situation est la même que celle où le navire sur lequel s'est effectué le chargement avait été désigné par la police¹⁴.

En échange, cette faculté est certainement acquise à l'assuré, lorsque les assureurs ont accepté les clauses des connaissements et où ces clauses prévoient le changement du navire ou autre variation habituelle du risque ; telle est la clause : *all liberties as per contract of affreightment*¹⁵, qui, sous une forme légèrement modifiée, fait partie des *Institute Cargo clauses*¹⁶.

II

A. — Le deuxième blanc de la partie du texte précitée est destiné au nom du capitaine. La mention « ou toute autre personne comme capitaine dudit navire ou par quelqu'autre nom ou noms ledit navire ou le capitaine dudit navire est ou sera nommé ou appelé » équivaut aux différentes clauses en usage sur le continent, comme par exemple « ou tout autre pour lui » et « ou tout autre à sa place » ; la clause de la police du Lloyd's a probablement un sens plus large que les dernières car elle comprend même le cas où le commandement du navire était exercé, en cas de nécessité, par un

(14) Arnould, I, sect. 192.

(15) *Belgian Grain Co & Others v. Cox* (1919) W. N. 308.

(16) *Institute Cargo clauses (F. P. A.)* ou (W. A.) clause portant le n° 3 aux conditions du I. 4. 36 ; cette clause s'appelle aussi : *deviation clause*, voy. *infra*, § 34, IV, B ; comp. art. 4 de la Police française sur facultés de 1928.

homme de l'équipage, sans qu'il soit besoin d'une mention spéciale, comme celle française « reçu ou non reçu ».

La mention « approuvé ou tenu pour couvert » (*approved or held covered*) que l'on trouve souvent dans les polices du Lloyd's, insérée dans le blanc destiné à être rempli du nom du capitaine, ne se réfère qu'au nom du navire, pour la désignation duquel il manquait la place nécessaire dans le blanc destiné à être rempli du nom de cet objet.

Grâce à la clause « or whosoever else shall go master », une erreur de nom ainsi que le remplacement du capitaine par un autre ou par un homme de l'équipage, avant ou après le départ, ne sont pas considérés comme des fausses déclarations, la bonne foi étant, bien entendu, supposée. Emerigon qui fait sur ce point, comme sur tant d'autres, autorité en Angleterre, limite l'application de cette clause au cas où, du changement de capitaine, il résulterait un plus grand risque pour les assureurs : par exemple si le nouveau capitaine avait une autre nationalité ou, en cas de guerre, faisait partie d'une nation belligérante¹⁷. Arnould est du même avis et ne doute pas que les tribunaux anglais sanctionnent la même opinion, si le cas se présentait ; pourtant, il ne faut pas oublier qu'au point de vue du droit maritime anglais, aucune loi n'empêche un étranger d'être, sous certaines conditions techniques, capitaine d'un bâtiment anglais¹⁸.

B. — Il est certain que le nom du capitaine avait une grande importance à une époque où il constituait une des seules précisions du risque, et où le talent du capitaine influençait assez largement sur le calcul de la prime. C'est ainsi que s'explique l'existence — aujourd'hui d'une simple valeur historique — du *Captain's Register*, au Lloyd's. Mais, comme partout ailleurs, en Angleterre l'indication précise du nom du capitaine est tombée en désuétude et depuis plus d'un siècle l'on ne trouve plus de police, qu'elle soit sur corps ou sur facultés, qui la contienne. Basé sur cette pratique unanime, Gow prétend qu'aujourd'hui il faudrait conclure que la mention du capitaine aurait une signification particulière et — si nous le comprenons bien — interdirait à l'assuré son changement, à moins de force majeure, tout comme s'il y avait une garantie expresse portant sur ce sujet¹⁹. Cette opinion, qu'il faut avouer originale, n'a encore reçu aucune confirmation jurisprudentielle.

(17) Ed. Boulay-Paty, I, p. 187.

(18) *Op. cit.*, I, sect. 194.

(19) *Op. cit.*, p. 48.

§ 29

LA DUREE DU RISQUE — DURATION CLAUSE

Beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship... as above... upon the said ship, etc... as above... and shall so continue and endure, during her abode there upon the said ship, etc.; and further, until the said ship, with all her ordnance, tackle, apparel, etc., and goods and merchandises whatsoever, shall be arrived at... as above... upon the said ship, etc., until she hath (1) moored at anchor twenty-four hours in good safety, and upon the goods and merchandises until the same be there discharged and safely landed.

« Le risque sur lesdites marchandises ou choses commençant à partir du moment de l'embarquement à bord dudit navire... comme plus haut... sur ledit navire, etc... comme plus haut... et ainsi continuera et demeurera pendant son séjour sur ledit navire, etc.; et jusqu'à ce que ledit navire, avec ses agrès, apparaux, etc. et les marchandises et les choses, quelles qu'elles soient, parviendront à... comme plus haut... sur ledit navire, etc., jusqu'à ce que ledit navire ait été mouillé à l'ancre pendant une période de 24 heures en sécurité, et sur les marchandises et les choses jusqu'à ce qu'elles aient été débarquées et mises à terre en sécurité. »

I

Cette clause, que l'on appelle la *duration clause* parce qu'elle limite la durée du risque pour le corps et les facultés, contenait jusqu'en 1921 trois blancs : les deux premiers étaient destinés à être remplis de l'indication de l'endroit où commençait le risque, respectivement, sur facultés et sur le corps, et le troisième de celle où le risque devait prendre fin dans l'assurance des marchandises. Depuis cette dernière date ces blancs furent supprimés et à leur place on introduisit la mention « comme plus haut » (*as above*), — en italique dans l'imprimé Lloyd's — pour éviter une mention

(1) *She hath* pour *she has*, la première étant en forme archaïque du verbe *to have* ; remarquer qu'en anglais, le mot « navire » est du genre féminin.

manuscrite qui, par le fait qu'après la clause *at and from* (à et depuis)² on indique les deux *terminus* du voyage, s'avérerait complètement inutile³.

Au point de vue terminologique, la rédaction de la *duration clause* laisse à désirer. En effet, elle commence par indiquer la date du commencement du risque d'abord sur les facultés puis sur le corps ; vient ensuite une mention pour la continuation du risque sans aucune distinction quant à l'objet de l'assurance ; et enfin, elle parle de la fin du risque mais cette fois-ci d'abord sur le corps et puis sur les facultés.

L'origine de cette mauvaise rédaction — qu'on conserve par tradition — tient à une clause identique qui fait partie de la première police-type anglaise faisant l'objet d'une annexe à une loi, à savoir celle de l'Annexe I de la loi de 1795 (35 Geo. III, c. 63).

II

L'étendue et l'importance du sujet demandent une division ordonnée de l'étude de la durée du risque sous la police Lloyd's et la police commune anglaise. Empruntant le plan logique de Gow⁴, nous exposerons en des sections différentes : le commencement du risque dans l'assurance corps (*infra*, § 30) et facultés (*infra*, § 31), et, par la suite, la fin du risque dans l'assurance corps (*infra*, § 32) et facultés (*infra*, § 33). La période de la continuation du risque ne se prête, par elle-même, à aucune division spéciale ; aussi préférons-nous l'intégrer dans l'étude de la « clause d'escalas » (*to touch and stay*), de l'imprimé (*infra*, § 34). Nous limitant strictement à la police du Lloyd's, nous parlerons uniquement de la durée du risque dans l'assurance corps et facultés, — les autres intérêts assurables ne demandant aucune explication particulière⁵ — et, conformément à l'objet de la *duration clause*, seulement de l'assurance du voyage. L'assurance à temps⁶, quoique plus fréquente que l'assurance au voyage, tout au moins pour le corps des navires, présente bien moins de difficultés que cette dernière. Aussi puisqu'elle est en dehors de notre sujet, nous ne la considérerons qu'incidemment au cours de nos explications sui-

(2) *Supra*, § 26.

(3) La mention « comme plus haut », n'existe pas dans la police de l'Annexe I de la loi de 1906.

(4) *Op. cit.*, p. 49 et s.

(5) Voy. pourtant pour le fret, *supra*, § 26, II, B.

(6) D'après l'art. 25-2^o du M. I. A. une police à temps ne peut être faite, sous peine de nullité, pour une durée supérieure à 12 mois. Voy. pourtant *supra*, § 19, II, A.

vantes, et seulement là où quelque détail mériterait d'être relevé, à titre de comparaison. Ajoutons, toutefois, que l'exposé du droit et de la pratique anglaise, relatif au temps de risques dans la police au voyage s'avère aussi utile pour l'assurance à temps, puisque la même police peut contenir à la fois un contrat à temps et au voyage, conf. art. 25 de la loi de 1906 ; contrats que l'on appelle, pour cela, *mixed policies*.

COMMENCEMENT DU RISQUE DANS L'ASSURANCE CORPS

Beginning the adventure upon the said ship, etc... as above...

« Le risque sur ledit navire commençant... comme plus haut... »

I

A. — Les termes « as above » se réfèrent, avons-nous dit, à la description du voyage faite dans le blanc qui suit la clause : *at and from* (à et depuis).

La première différence, relative au commencement du risque, entre une police du Lloyd's et la majorité des polices continentales consiste dans le fait que pour la première il faut une mention spéciale pour que le risque court à l'égard du navire du jour où il a fait voile : ce n'est, en effet, que lorsque le navire est assuré « depuis » (*from*) un certain endroit que le risque court au moment où le navire a quitté cet endroit pour le voyage assuré ; cf. Règle 2 de l'Annexe I du M. I. A.¹. Autrement, une police du Lloyd's étant faite « à et depuis » (*at and from*) un port donné, la règle sera différente ainsi que nous avons pu l'apercevoir lors de l'étude de cette dernière expression (*supra*, § 26). Reprenant, en détail, l'interprétation des polices « à et depuis », on peut distinguer trois situations se présentant au moment de la conclusion du contrat² : a) le navire se trouve au *terminus a quo* ; b) le navire ne se trouve pas encore au *terminus a quo*, et c) le navire est déjà parti de ce même endroit.

B. — 1° Les deux premières situation : a) et b) sont aujourd'hui, en confirmation d'une jurisprudence ancienne et constante, expressément prévues par la loi de 1906, dont la Règle 3° de l'Annexe I, est rédigée comme suit :

« a) Quand un navire est assuré à et depuis un endroit donné, si le navire se trouve en bonne sécurité (*good safety*) dans cet

(1) Allemagne, art. 823 C. com. ; Belgique, art. 195 ; Lois coordonnées ; France, art. 328 et 341 C. com. ; Italie, art. 611 C. com. ; Japon, art. 659 C. com. ; Pays-Bas, art. 625 C. com. ; Portugal, art. 602 C. com.

(2) Arnould, sect. 475.

endroit, lorsque le contrat est conclu, le risque court immédiatement.

b) Si le navire ne se trouve pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, le risque court dès que le navire arrive en bonne sécurité dans cet endroit et, à moins que la police n'en dispose autrement, il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire est protégé par une autre police pour un temps déterminé après son arrivée ».

2° Dans le premier cas, en dehors de l'interprétation de l'expression « *good safety* » sur laquelle nous reviendrons un peu plus loin, il n'y a qu'une seule difficulté dont il puisse être question.

Si un navire est assuré « à et depuis » B à C, et s'il se trouve, au moment où l'on passe la police, dans le port B, en préparant un voyage et chargeant des marchandises pour D, il ne sera pas couvert, même, la route étant commune jusqu'à un certain point, avant que s'opère matériellement le changement de voyage. Il est très important d'observer que cet exemple, du à MM. Hart et Simey³, suppose — ce qui est peu clairement expliqué — que l'intention de poursuivre un autre voyage est manifeste dès l'arrivée du navire à B ; dans ce cas, nous sommes en présence d'un véritable abandon du voyage et le risque ne commencera jamais à courir. Cette situation est assez compliquée par le fait que la loi de 1906 ne parle plus que du *change of voyage* et de la *deviation* (déroutement) et que le sens de la première expression a été quelque peu modifié par rapport à la terminologie antérieure à 1906. Lorsqu'un navire se trouve au port du départ et qu'il se dirige vers le port de destination en modifiant la route habituelle, il y a déroutement (*deviation*) ; il est à la charge de l'assureur si l'on se trouve dans un des cas de déroutement forcé que permettent ou excusent les dispositions de l'art. 49 du M. I. A. ; mais quand, au contraire, le déroutement n'est pas forcé, il n'oblige plus l'assureur à partir du moment précis où le navire quitte la route obligatoire au dernier point commun entre la route qu'il devait suivre et le trajet du détour : le *dividing point* ; l'assureur est, par conséquent, responsable des pertes arrivées jusqu'à ce moment-là, même s'il y avait eu intention manifeste de dévier bien avant le susdit point ; cf. art. 46 du M. I. A.⁴. Quand un navire quitte le port de départ se dirigeant vers un autre port de destination que celui stipulé dans la police, le risque ne commence pas à courir ; cf. art. 44 du M. I. A. Ce cas, ainsi que celui où le navire commence le voyage à un autre endroit que le port de départ spécifié par la police, étaient désignés, avant la loi de 1906, indifférem-

(3) Arnould, I, sect. 475 ; voy. les distinctions nécessaires ; *ibid.*, sect. 380.

(4) Arnould, I, sect. 376 à 435 ; Bosc, pp. 160 et s.

ment du nom de *abandonment* ou *change of voyage*. Aujourd'hui le terme de *abandonment of voyage* est évité par le *Marine Insurance Act* : l'art. 43 qui prévoit que le risque ne commence pas à courir lorsque le navire modifie l'endroit du départ porte le titre de « Modification du port de départ » ; l'art. 44, d'après lequel la même solution régit le cas où le navire se dirige vers une autre destination que celle convenue, porte le titre de « Départ pour une destination différente ». L'expression *change of voyage* ne peut être employée, aux dires de l'art. 45, que lorsque le risque a commencé à courir, et signifie le fait de modifier volontairement la destination du navire. Deux hypothèses doivent être alors distinguées : si le navire est assuré « depuis » (*from*) un port donné, le changement de destination a pour effet d'annuler la police *ab initio*, le risque n'ayant jamais commencé à courir⁵ ; si le navire est assuré « à et depuis » (*at and from*) un port donné, le risque ayant commencé à courir dès le séjour « à » ce port, l'assureur est tenu des pertes jusqu'au moment où — comme le stipule l'art. 45-2° — « l'intention de modifier le voyage est manifeste, et il n'est pas nécessaire que le navire ait en fait abandonné le trajet du voyage fixé par la police au moment où la perte se produit ». L'exemple reproduit précédemment, d'après MM. Hart et Simey, est donc, strictement, un « abandon de voyage » ; puisque les dits auteurs affirment que le risque ne sera couvert même pendant le séjour au port de départ. On est donc sous l'empire de l'art. 44 et cela implique que, dans ledit exemple, l'intention de changer le port de destination était manifeste, *avant* ou *dès* l'arrivée au port de départ. Autrement, et toujours en cas d'assurance « à et depuis », lorsque le changement de destination n'a été décidé qu'*après* l'arrivée au port de départ mais avant que le navire quitte ce port, l'art. 44 doit être rapproché et interprété par l'art. 45-2°, puisque le risque a commencé : l'assureur reste donc encore obligé des pertes qui peuvent arriver lors du séjour au *terminus a quo*, le simple fait de charger des marchandises pour un autre port que le port de destination ne constituant pas, par lui-même, une preuve suffisante de l'intention d'abandonner le voyage assuré⁶.

(5) Conf. la Règle 2 de l'Annexe I. du M. I. A.

(6) Arnould, I, sect. 380, note (b) ; voy. aussi Bosc, 157-163, le seul commentateur étranger qui, à notre avis, a parfaitement saisi les distinctions. Pour les autres détails de la question, voy. *infra*, § 34, I, B., C et D ; sur l'influence de ces distinctions pour la ristourne des primes, voy. *infra*, § 48, IV, E. On admet aussi qu'il n'y a pas *change of voyage*, lorsque la destination est changée par un raccourcissement du voyage (*shortening of voyage*). Mais, comme sur le continent, l'arrêt doit avoir lieu seulement dans un port d'échelle ou dans un des plusieurs ports de déchargement prévus par la police, Arnould, I, sect. 388 ; comp. Smet, n° 270.

3° Il faut donc que le navire soit dans le port du départ dans l'intention d'accomplir le voyage assuré. Si un navire se trouve depuis longtemps à un tel endroit il n'est pas couvert automatiquement par le simple fait de la conclusion du contrat — malgré la Règle 3 de la loi de 1906 — car le séjour aux ports des navires immobilisés (*laid-up*) doit être l'objet d'une assurance spéciale ⁷, la police *at and from* étant faite en vue d'un voyage et non pas d'un séjour. Le risque sous cette dernière ne court donc qu'à partir du moment où le navire commence à se préparer pour le voyage assuré ⁸.

C. — 1° En ce qui concerne la deuxième situation, soit celle où le navire n'est pas encore arrivé au port de départ au moment de la passation du contrat, il résulte de la jurisprudence *Haughton v. Empire Marine Ins. Co* précit. ⁹ et des termes fort clairs dans lesquels cette décision fut confirmée par la Règle 3 (b) précitée, de la loi de 1906, que le risque ne commence qu'au moment où le navire est arrivé en bonne sécurité (*good safety*) audit endroit. Tout en réservant, pour le moment, l'interprétation détaillée de cette dernière expression, il apparaîtra clairement que la perte du navire avant le *terminus a quo* ne sera pas couverte par une telle assurance, car le navire ne pouvant plus arriver au *terminus a quo*, la condition susdite ne serait pas remplie. Mais la police Lloyd's contient aussi la clause *lost or not lost*, qui, aux dires de la Règle 1° de l'Annexe I du M. I. A., a pour effet de couvrir les pertes antérieures à la passation du contrat lorsque l'assuré ne connaissait pas l'existence de ces pertes ¹⁰. Or, malgré l'usage de la police Lloyd's, dans la majorité des cas l'intention des parties est contraire à cette éventualité. Pour concilier la contradiction indubitable entre les clauses « *lost or not lost* » et « *at and from* », il faudrait, disent MM. Hart et Simey, faire appel à l'art. 30-2° de la loi de 1906, qui stipule que les termes et expressions mentionnés dans l'Annexe I auront la portée et le sens que leur donne ladite annexe « à moins que le contexte ne l'exige autrement » ¹¹. Si le contexte ne s'y oppose pas, la clause « *lost or not lost* » prévaudra et le navire sera considéré comme couvert, soit avant, soit dans les cas les plus fréquents à partir du moment, aussi lointain qu'il soit, où le navire se trouvait au port de départ, en bonne sûreté en raison du voyage assuré. C'est là plutôt un principe rigide d'in-

(7) Qui sont faites habituellement à temps, contre une prime réduite, à l'aide des polices dites : *port ou harbour policies* ; aujourd'hui réalisées grâce à l'imprimé *Institute Port Risk clauses*, conditions du 1-1-34 ; Voy. traduction des conditions du 1^{er} juillet 1929, depuis légèrement modifiées, dans Smet, p. 808.

(8) *Palmer v. Marshall* (1831), 8 Bing 79 ; *Ibid.* aux Etats-Unis, *Seaman v. Loring* (1816), 1 Mason Rep. 127, cité par Phillips, I, sect. 935.

(9) *Supra*, § 26, II.

(10) *Supra*, § 25.

(11) Arnould, I, sect. 475.

interprétation de la police qui, autrement, pour les raisons que nous avons exposées, peut être contredit par la preuve de l'intention contraire des parties. Si, par exemple, le navire avait subi une avarie pendant le séjour au port du départ et que les parties, connaissant cette perte et son importance, avaient convenu d'une prime dont le montant était inférieur à celui de l'avarie, l'assurance ne sera que « *at and from* » et non une sur « *bonnes et mauvaises nouvelles* »¹².

2° L'application de la clause « *lost or not lost* » dans une assurance au voyage « *à et depuis* » nous fait arriver à la troisième situation (c), précédemment indiquée, soit celle où le navire a déjà quitté le port du départ au moment de la conclusion du contrat. Dans cette hypothèse, non prévue par la loi de 1906, il faut appliquer la même règle d'interprétation que ci-dessus et considérer que, sauf preuve d'une intention contraire, le risque court en quelque sorte rétroactivement ; c'est-à-dire depuis le séjour du navire « *au* » (*at*) port de départ en préparation du voyage assuré ; car s'il en était autrement, et que le risque ne courrait qu'à partir de la conclusion du contrat, ou serait simplement dans une assurance « *depuis* » (*from*) un tel port¹³.

II

Quant à l'expression « *bonne sécurité* » (*good safety*) sa première interprétation fut clairement fixée bien avant la jurisprudence *Haughton v. Empire Mar. Ins. Co* précitée¹⁴. Dans l'affaire *Parmentier v. Cousins* (1809), 2 Camp. 235, il s'agissait d'un navire assuré pour le retour vers l'Angleterre « *à et depuis* » « *Saint-Michel, ou de toutes ou toute autre île des Hébrides* ». A l'aller, le mauvais état de la mer endommagea si sévèrement le navire, qu'il eut beaucoup de peine à mouiller en rade de Saint-Michel. Pourtant, là-bas même, sa situation était si dangereuse qu'il ne peut rien charger et ne réussit à flotter que grâce à un travail incessant et extraordinaire de ses pompes ; cela dura un peu plus de 24 heures, quand la tempête, qui n'avait cessé depuis, poussa le navire hors du port et le brisa sur la côte.

Lord Ellenborough décida que dans ces conditions le navire ne pouvait être considéré en « *bonne sécurité* » et donc que le risque n'avait pas commencé sous la police au retour. Mais dans le cas d'un navire qui, bien que sérieusement avarié, put se maintenir à flot un mois durant, par ses propres moyens, le même juge considéra que le risque com-

(12) Arnould, I, sect. 477.

(13) Arnould, I, sect. 476.

(14) *Supra*, § 26, II.

mençait à courir dès l'arrivée du navire, puisque ce dernier était dans un état « qui lui permettait de rester dans une sécurité raisonnable, même dans des conditions difficiles, jusqu'à ce qu'il puisse être réparé et équipé pour le voyage assuré », *Annen v. Woodman* (1811), 3 Taunt. 299. Par « bonne sécurité » il ne faut donc comprendre qu'un état de navigabilité « possible », interprété, comme on le voit, très libéralement, d'après des considérations de fait ; il n'est pas nécessaire que la navigabilité soit complète et présente, car cette condition — qu'on peut remplir par une réparation ultérieure à l'arrivée — est rendue obligatoire par les principes généraux du droit, et non pas par la police, étant toujours entendu que l'état de navigabilité (*seaworthiness*) est une garantie implicite du contrat¹⁵. Cette opinion semble, à notre avis, confirmée par l'art. 39 du M. I. A. qui — parlant de la garantie (*warranty*) légale et implicite de navigabilité au commencement du voyage, dans les polices au voyage — stipule, dans son deuxième alinéa, que lorsque le risque commence quand le navire est dans un port, il faut que le navire « soit raisonnablement en état (*fit*) d'affronter les dangers ordinaires du port »¹⁶.

Il est en échange, très important d'observer que la *good safety* au commencement du risque ne signifie que sécurité physique et non pas politique. Un navire assuré « à et depuis Riga à ses ports de déchargement du Royaume-Uni » fut saisi et condamné par la Cour des Prises, peu de temps après son arrivée à Riga, et avant qu'il débarque sa cargaison, Lord Ellenborough décida que la police au retour — qui assurait le risque de saisie — couvrait la perte car le navire était arrivé « à » (*at*) Riga en bonne sûreté physique et que cela suffisait¹⁷. Cette solution constitue un trait extrêmement curieux du droit anglais, puisque, comme on le verra lors de l'étude de la fin du risque, dans l'assurance sur corps, les termes « bonne sécurité » de l'expression « jusqu'à ce que ledit navire ait été mouillé à l'ancre pendant 24 heures en bonne sécurité » signifient sécurité physique et politique (*infra*, § 32, I, A.).

III

A. — Les assurances « au retour » (*homeward policies*) de l'étranger vers l'Angleterre posent quelques problèmes

(15) *Arnould*, I, sect. 478 et la note (*) ; voy. sur la même affaire une conséquence relative à la ristourne des primes, *infra*, § 48, IV, E.

(16) Pour les « garanties » en droit anglais, voy. *Bosc*, pp. 108 à 151 ; *Smet*, nos 137 à 141 ; et *infra*, § 48, II, B 4^o.

(17) *Bell v. Bell* (1810), 2 Camp. 475.

déliçats dont nous essaierons de relever les principaux, sous leurs aspects les plus pratiques.

La règle jurisprudentielle établie par Lord Hardwicke en 1739 est que le risque sur des polices pareilles commence dès l'arrivée du navire en sécurité et après avoir été mouillé à l'ancre au *terminus a quo*, indifféremment du fait que la cargaison n'a pas été débarquée et serait donc encore couverte par une assurance facultés à l'aller (*outward*)¹⁸. Ceci s'avère important dans le commerce avec les colonies et îles lointaines et en général pour les polices « à et depuis » une île ou endroit que contient plusieurs ports. Un navire fut assuré, par deux polices distinctes, « à et depuis Londres à Jamaïque », et « à et depuis Jamaïque à Londres ». Après avoir touché un port de Jamaïque et être resté là quelques jours, le navire continua son voyage le long des côtes pour toucher à un autre port où il devait débarquer une autre partie de sa cargaison et se perdit en route. Lord Mansfield décida que la perte incombait à la police assurant le retour¹⁹. Depuis cette jurisprudence, il faut constamment décider que dans les polices au retour des Antilles, le risque commençait à partir du premier port touché par le navire, en sécurité, sans tenir compte de l'expiration des polices à l'aller, le parcours entre les ports d'une même île étant couvert par le terme « à » (*at*) de la police au retour²⁰; c'est dans le même sens que s'est prononcé la loi de 1906, dans sa Règle 3° (b) précédemment exposée.

B. — Pour éviter cette interférence dans le temps ou dans l'espace, de plusieurs assurances, la pratique a introduit l'usage de la clause *risk to commence on expiry of previous policies* (le risque commencera à l'expiration de polices antérieures), ou de sa variante : *risk not to commence before expiry of previous policies* (le risque ne commencera pas avant l'expiration des polices antérieures). En pareil cas, si la police à l'aller est faite, par exemple, jusqu'au « port ou ports de déchargement » de l'endroit qui constitue le *terminus a quo* de la police au retour, la perte du navire entre deux ports de ce dernier endroit est encore couverte — si le déchargement ne fut pas complet — par la première police; bien que le navire ayant touché le premier port du *terminus a quo*, le risque avait également commencé sous l'empire de la deuxième police, celle au retour²¹.

C. — On a vu, lors de l'étude de la clause « at and from »

(18) *Motteux v. London Ass. Co.* (1739), 1 Atkyns 545 ; *Haughton v. Empire Marine Ins. Co.*, précit. Pour la France et Belgique, comp. dans le même sens, F. Sohr et G. van Doosselaere, *op. cit.*, n° 1080.

(19) *Camden v. Cowley* (1763), 1 W. Bl. 417 ; *Reliance Mar. Ins. Co. v. Duder* (1913), 1 K. B. 265 (C. A.).

(20) Arnould, I, sect. 486.

(21) *Reliance Mar. Ins. v. Duder* (1913), précit.

ce qu'il faut comprendre par un « port », lorsque le point de départ est un port spécifié dans la police : une police « à et depuis » le port N, ne couvre pas le voyage d'un navire ayant commencé par charger à M et N, même si au point de vue géographique, l'un n'est que le prolongement de l'autre, ou, qu'au point de vue fiscal, les deux ports soient officiellement classés comme un seul port, puisque l'objet d'une seule taxe d'entrée ou de sortie²². Mais autrement, le terme « port » ne doit nécessairement être un havre (*harbour*) artificiel, bien défini : il suffit d'une baie naturelle protégée ou même — si l'usage le montre comme le seul endroit habituel de chargement et déchargement — une rade aux eaux exposées et non protégées (*open roadstead*)²³. En pratique, pour éviter cette stricte interprétation, il est usuel d'insérer des clauses qui donnent une plus grande liberté de mouvement au navire, dans le commencement du voyage : telle est la clause « à et depuis tel port ou ports » (*port ou ports*), ou « endroit ou endroits » (*place or places*), ou « à et depuis tel endroit ou tout autre port ou ports » (*or any other port or ports*) ou « tout autre port ou ports quels qu'ils soient » (*any other port ou ports whatsoever*). Il se peut, au contraire, que la mention du *terminus a quo* soit restrictive : telle la clause *at and from her port of lading*²⁴, qui doit être lue comme faisant allusion à un seul port de chargement ; l'interprétation en sera aussi stricte que dans les cas où la police spécifiait un seul port ; à moins que — lorsqu'il y a une baie à deux ports contingents — l'usage ne permette un chargement en deux endroits²⁵.

(22) *Supra*, § 26, II, C.

(23) Arnould, I, sect. 485.

(24) Synonyme de *loading*, signifiant : chargement.

(25) Arnould, I, sect. 485 et note (s). Pour l'effet du retard dans le commencement du risque — lorsque le navire n'est pas encore arrivé au port de départ — et le conflit entre l'art. 42 de la loi de 1906 et la jurisprudence antérieure, voy. excellents développements dans Bosc, p. 153 à 157. En ce qui concerne l'interprétation du terme « départ » (*sailing*) dans l'assurance au voyage lorsque — comme il arrive fréquemment — certaines clauses imposent le départ pendant une saison ou avant tel jour, sous peine de nullité (clauses de déchéance), la question est étrangère à notre sujet, de telles clauses faisant partie du droit général d'assurances anglais, portant sur des garanties : *warranties as to time of sailing* ; voy. Arnould, II, sect. 640 et s. ; pour un résumé de droit comparé, voy. Observations sur Cour de Paris, 27 décembre 1922, Dor, 2, 454, à la p. 640.

COMMENCEMENT DU RISQUE DANS L'ASSURANCE SUR FACULTES

Beginning the adventure upon the said goods and merchandises from the loading thereof aboard the said ship... as above...

« Le risque sur lesdites marchandises et choses commençant à partir du moment de l'embarquement à bord dudit navire... comme plus haut... »

I

Généralités

L'interprétation de cette clause — après avoir fait l'objet d'une jurisprudence constante, mais ancienne, dont nous relèverons les principaux détails — est résumée par la Règle 4^e de l'Annexe I, du *Marine Insurance Act*, dans les termes suivants :

« Quand les marchandises ou autres objets mobiliers sont assurés depuis leur embarquement (*from the loading thereof*) le risque ne commence à courir que lorsque ces marchandises ou objets se trouvent à bord et l'assureur n'en est pas responsable pendant leur transport depuis la terre jusqu'au navire. »

En d'autres mots, et rien que pour le commencement du risque, la police du Lloyd's ne couvre les facultés qu'à partir du moment de leur mise à bord. De plus — et contrairement à la loi régissant la fin du risque¹ — le transport par allèges ou tout autre moyen, de la terre à bord, est un risque qui reste à la charge de l'assuré même là où, les navires ne pouvant pas accoster aux quais, un tel transport serait d'usage². Ce trait caractéristique du droit anglo-saxon³, qui le distingue nettement de la majorité des législations continentales, est assez difficile à expliquer, du moins pour autant que disposition législative moderne, puisqu'en Angleterre, les clauses couvrant le risque d'allèges sont de pratique aussi

(1) *Infra*, § 33, I, B.

(2) Gow, p. 51.

(3) Le droit américain est pareil, Phillips, I, sect. 936 et s.

ancienne que la jurisprudence à la base de ladite Règle de la loi de 1906.

L'expression « à partir de l'embarquement » (*from the loading thereof*)⁴ est suivie des termes « à bord dudit navire... comme plus haut... »; ces trois derniers mots se réfèrent — nous l'avons vu — à la clause « à et depuis »⁵. D'où, tout naturellement, trois ordres de questions qui peuvent être posées : à partir de quel endroit les biens doivent être chargés (II); quel est le sens du terme « chargement » (*loading*) (III); et, enfin, quelle est l'attitude de la pratique vis-à-vis de la jurisprudence et législation en la matière (IV).

II

L'endroit d'où les biens doivent être chargés

A. — Il s'agit là de la relation entre les expressions « *from the loading thereof* » et « *at and from* » (à et depuis).

Sur ce point la jurisprudence anglaise a toujours interprété la police d'une façon restrictive, donnant une préférence au texte et contexte même s'ils étaient à l'encontre de l'intention des parties.

Ainsi, dès qu'il y a coexistence de ces deux susdites expressions, le port de départ, qui, les marchandises embarquées, marque le commencement du risque, doit être strictement celui mentionné par les parties dans le blanc qui suit les mots « à et depuis ». Le fait que l'assureur savait que les biens allaient être chargés autre part et avant l'arrivée du navire au port de départ ne changerait rien à cette solution. La plupart des décisions dans ce sens furent rendues au commencement du XIX^e siècle — à l'occasion des décrets de Berlin et de Milan, par lesquels Napoléon institua le blocus de la Baltique — lors des litiges élevés par suite du commerce avec le continent à travers la Baltique⁶. Dans l'exemple le plus classique, l'affaire *Spitta v. Woodman* (1810), 2 Taunt. 416, illustrant les circonstances dans lesquelles s'est établie cette jurisprudence, l'espèce était la suivante : Une cargaison fut assurée « à et depuis Gottenburg au port ou ports de déchargement du navire dans la Baltique »⁷, sous la clause usuelle de la police « *from the loading thereof* ». Cette façon de désigner le commencement du risque pour les marchandises provenant d'Angleterre était très usitée à l'époque pour mas-

(4) Dont la traduction exacte serait : « à partir du chargement ».

(5) *Supra*, § 26.

(6) Arnould, I, sect. 448.

(7) En Angleterre, la série des affaires rendues dans les mêmes circonstances porte le titre de « *Gottenburg cases* », du fait que la majorité des litiges relevaient des polices dont le *terminus a quo* était Gottenburg.

quer l'origine ennemie des biens en cas de visite des navires de guerre français. En effet, dans la présente espèce, les marchandises avaient été chargées, en réalité, à Londres, sur le même navire qui s'arrêta à Gottenburg ; de là, sans toucher à la cargaison, ce dernier se dirigea vers un autre port de la Baltique, quand les navires français, ayant découvert la manœuvre, le captèrent. Malgré la preuve du fait que la présente police n'était que la continuation d'une autre, antérieure « de Londres à Gottenberg », effectuée par les mêmes assureurs, qui connaissaient ainsi l'intention de l'assuré, la Cour, se jugeant liée par les termes du texte, décida que la perte — due à un risque couvert — n'incombait pas aux assureurs, puisque le chargement n'avait pas été effectué au *terminus a quo* indiqué dans le contrat.

Dans un autre affaire, *Richman v. Castairs* (1853), 5 B. & Ad. 651, le même système d'interprétation motiva une solution pareille à celle de l'affaire précitée, mais dans des circonstances d'une portée plus pratique car il s'agissait d'une assurance pour le commerce avec les côtes de l'Afrique ; or, dans ce genre de voyage, dont les modalités n'ont pas encore complètement disparu de l'usage, la cargaison n'est pas, pour la plupart du temps, vendue d'avance et donc n'est déchargée — ou celle pour le retour, mise à bord, — qu'après la visite du navire à une série de petits ports situés dans une certaine région pour la recherche de débouchés. L'assurance, dans l'espace, était faite pour un voyage au retour « à et depuis les côtes de l'Afrique au port ou ports de déchargement du navire dans le Royaume Uni », et le risque devait commencer « à partir du chargement à bord dudit navire, 24 heures après son arrivée sur les côtes d'Afrique ». Arrivé au premier port de la côte, le navire débarqua une partie de la cargaison pour l'aller (*outward cargo*) et quelques jours après prit une partie de la cargaison pour le retour (*homeward cargo*) ; puis, se dirigeant vers d'autres ports de la même côte, pour répéter l'opération, il se perdit en route.

En exonérant les assureurs de toute responsabilité pour la perte de la partie de la cargaison pour l'aller, qui était restée à bord, 24 heures après l'arrivée du navire au premier port, Lord Denman, qui présida la Cour, s'exprima comme suit : « Il paraît très probable que l'assuré voulait couvrir, par cette police, la cargaison pour le retour et pour l'aller⁸. Malheureusement, il a employé des termes qui ne trahissent pas, il nous semble, cette intention. La question qui se pose dans ce cas ou en d'autres cas d'interprétation des instruments écrits, n'est pas quelle a été l'intention des parties, mais quelle est la signification des mots employés ».

(8) N. A. Ce qui restait à bord, 24 heures après l'arrivée et que l'on appelle, parfois, *over-carriage*.

B. — Les premiers à contester le bien-fondé de cette attitude, — aujourd'hui, à notre avis, complètement abandonnée — furent les juges Blackburn et Erle⁹. Ce dernier formula, même, une règle d'interprétation absolument contraire à celle de Lord Denman, et d'après laquelle, sauf au cas où il y avait des termes clairs et susceptibles d'une seule interprétation, il fallait tenir compte de l'intention des parties qu'on découvrirait à l'aide de tous les moyens possibles¹⁰. En faisant appel à une notion juridique spécifiquement anglaise, cela revient à dire que l'expression : « le risque commencera à partir du chargement, etc. au *terminus a quo*, etc. », n'est qu'une description de terminologie usuelle et non pas une garantie (*warranty*), par l'assuré que le chargement sera effectué à un tel endroit, garantie qui, — conformément au droit anglais¹¹, motiverait une interprétation si sévère ; et cette opinion semble partagée par la majorité de la doctrine¹².

Il faut observer que, au point de vue historique, nos susdits juges n'innovaient en rien, car ils ne faisaient que reprendre les sévères critiques formulées contre la jurisprudence, Spitta v. Woodman précit. par un autre grand juriste, à savoir Lord Ellenborough, dans l'affaire Bell v. Hobson (1812), 16 East, 240, 248. Mais le fait même que dans cette dernière espèce, la police indiquait qu'elle était faite « en continuation de cinq autres polices » où il était prévu que les biens allaient être chargés à un autre endroit que le *terminus a quo*, signifie que les parties entendaient déroger expressément à la règle d'interprétation établie par Lord Denman dans Spitta v. Woodman précit. D'ailleurs Lord Ellenborough, lui-même, abandonna ses critiques et, une année après l'affaire Bell v. Hobson précit., revint à la solution préconisée par Lord Denman¹³.

C. — Il est donc difficile d'affirmer que ladite réaction jurisprudentielle eut d'autre effet que de toucher au « principe » même de l'interprétation des polices, les Cours anglaises ne se permettant de déroger à la jurisprudence Spitta v. Woodman précitée, qu'en présence d'instruments rédigés d'une manière où l'intention des parties paraissait non équivoque¹⁴. Par conséquent, en dehors de cette dernière solution, reste encore valable celle qui décida que dans les polices au retour « à et depuis » une île à plusieurs ports, lors-

(9) Les deux étant C. J. (*Chief Justice*) vers la fin du 19^e siècle.

(10) Carr v. Montefiore (1864), 33 L. J. Q. B. 256.

(11) Voy. sens de ce mot et théorie législative, Bosc, pp. 108 à 151 ; Smet, n^o 137-141 ; voy. aussi *infra*, § 48, II, B, 4^o.

(12) Juge Erle, dans Carr v. Montefiore, précit. ; Mc. Arthur, *The contract of Marine Insurance*, 2^e édit. Londres 1890, p. 91 ; Marshall, *op. cit.*, pp. 322, 323 ; Phillips, I, sect. 939 ; A. Cohen, dans *Halsbury's Laws of England* 2^e édit. 1931, t. XVII, sect. 760.

(13) Mellish v. Allnutt (1813), 2 M. & S., 106.

(14) Arnould, I, sect. 450.

que le navire, après avoir accosté à un premier port, déchargé une partie de la cargaison pour l'aller et chargé une partie de celle pour le retour, se dirige, comme il est d'usage, vers d'autres ports de la même île pour répéter l'opération et se perd corps et biens en route, le reste de la cargaison pour l'aller qui était à bord n'est pas couvert par une telle assurance. Remarquons que cette décision est l'opposé de celle qui régit, dans les mêmes circonstances, l'assurance sur corps¹⁵ ; et ce qui est plus intéressant c'est que les deux solutions contraires, suivant qu'il s'agit du corps ou des facultés, furent établies au cours d'une seule affaire, *Camden v. Cowley* (1763), 1 W. Bl. 417 précit., à propos d'une seule police *Lloyd's S. G.*¹⁶ assurant, à la fois, le corps et la cargaison d'un navire.

Il existe, pourtant, un moyen qui nous semble beaucoup plus efficace, autant qu'ingénieux, par lequel les Cours anglaises ont essayé d'atténuer la rigueur de la jurisprudence *Spitta v. Woodman*, à savoir le principe du « chargement présumé » (*constructive loading*), que nous étudierons bientôt (*infra*, sous-sect. III). Mais jusqu'alors remarquons que tout ce qui vient d'être dit, bien qu'encore valable à l'heure actuelle, ne représente que le côté théorique du problème. Pratiquement, son importance est pour ainsi dire nulle puisque les parties ont su trouver depuis longtemps — d'où l'absence de quelque décision récente — des clauses dérogeant complètement à une jurisprudence qui leur était tellement défavorable (*infra*, sous-section IV).

Pour terminer avec le problème de l'endroit où les biens doivent être chargés, il nous faut encore mentionner que la stricte interprétation précédemment étudiée ne s'applique pas aux cas où le chargement aurait eu lieu après le *terminus a quo*. Cela est dû au fait que dans la police *Lloyd's*, ainsi que dans toute autre police anglaise, il existe une clause d'escale (*to touch and stay*) qui, comme on le verra plus loin¹⁷, permet aux assurés de charger à d'autres endroits que le port de départ¹⁸.

III

Sens du terme " loading " (chargement)

Une première interprétation du mot *loading*, de l'expression « from the loading thereof », est, tout naturellement,

(15) *Supra*, § 30, III, A.

(16) *Ship and Goods*, cf. *supra*, § 22.

(17) *Infra*, § 34.

(18) *Arnould*, I, sect. 452.

celle qui porterait sur le chargement réel ou physique — soit le sens commun du terme — fait strictement au port de départ, conformément à la jurisprudence *Spitta v. Woodman* précitée.

Mais dans une autre de la série des affaires dites de Gottenburg, les tribunaux anglais furent mis en présence de l'espèce suivante : des biens assurés « à et depuis Landscrona à Wolgast », deux ports sur la Baltique, avaient en réalité été chargés auparavant, à Gottenburg. Quand le navire arriva à Landscrona — après que la cargaison ait été légèrement avariée entre ces deux derniers ports — une partie des biens fut déchargée provisoirement, afin que la douane puisse les contrôler et percevoir les droits d'usage; de là, se dirigeant vers Wolgast, le navire se perdit corps et biens. A la demande d'indemnité des chargeurs, les assureurs opposèrent : a) le précédent de *Spitta v. Woodman* et b) l'impossibilité de considérer que les biens avaient été chargés à Landscrona par le fait d'un déchargement et rechargement là-bas, puisque ceci n'était arrivé que pour une partie des biens, partie si petite que, en fait, elle n'avait même pas suffi à l'expertise de l'avarie qui s'était produite entre Gottenburg et Landscrona.

Il en fut, néanmoins, décidé que l'espèce dérogeait, à cause du déchargement et chargement au *terminus a quo*, à la sphère d'application de la jurisprudence *Spitta v. Woodman*, et que le chargement ainsi effectué — bien que partiel — devait être considéré comme un, au sens du texte de la police ¹⁹. *A fortiori*, là où, bien que se trouvant déjà à bord, des marchandises avaient dû être *complètement* déchargées et rechargées au port de départ — comme dans le cas d'un navire ayant dû subir à cet endroit-là d'importantes réparations — la même solution prévalut ²⁰. Dans les susdits cas nous sommes en présence de ce que l'on appelle en Angleterre un *constructive loading*, soit un « chargement présumé ». Réaction évidente contre la solution de l'affaire *Spitta v. Woodman*, cette création jurisprudentielle anglaise semble aussi admise aux Etats-Unis, où l'interprétation de la clause « à partir de l'embarquement » est, autrement, aussi sévère qu'en Angleterre ²¹.

(19) *Nonnen v. Kettlewell* (1812), 16 East, 176. Il est pourtant douteux que cette décision puisse avoir une portée d'application générale, puisque au deuxième chef de défense, Lord Ellenborough répondit que le chargement partiel importait peu en l'espèce puisque la police contenait la clause « franc d'avaries ».

(20) *Carr. v. Montefiore* (1863), 5. B. & S. 408.

(21) Phillips, I, sect. 939.

IV

Clauses modifiant le commencement du risque

A. — Pour éviter la stricte interprétation que donnèrent les Cours anglaises à la clause de commencement du risque, ainsi que pour combler certaines lacunes du droit jurisprudentiel régissant la question manifestement incompatible avec les nécessités du commerce, la pratique de ce pays, sur l'initiative des assureurs mêmes, a procédé à l'insertion de certaines clauses dont l'introduction unanime permet de rapprocher sensiblement la pratique anglaise de celle des autres pays. Ainsi, pour déroger à la jurisprudence *Spitta v. Woodman*, les parties ont pris l'habitude d'ajouter le mot : *wheresoever* (où que ce soit) à la suite de la mention « from the loading thereof aboard the said ship... ». Cette clause semble la plus ancienne car elle date de 1813, quand on la rencontre dans l'affaire *Bell v. Hobson*, précit., où Lord Ellenborough recommanda son usage²². A cause de son insertion il fut jugé qu'une police assurant un voyage au retour « à et depuis Pernambuco au Maranhão, et à et depuis ce dernier endroit au Liverpool » couvrirait la perte subie par une partie de la cargaison pour l'aller, chargée à Liverpool, qui se trouvait encore à bord après Pernambuco, où elle n'avait pu être déchargée faute d'un marché convenable²³.

Pour les expéditions maritimes où les marchandises assurées doivent être chargées et déchargées dans des ports différents d'une île, ou d'une région à plusieurs ports, suivant la possibilité de leur vente ou échange, une première clause, la *Barter clause*²⁴, permettait à l'assuré de « charger, décharger, échanger, vendre ou troquer (*barter*) aux différents endroits de la côte ». Si cette ancienne clause est disparue d'usage, il existe aujourd'hui une autre, appelée *Trading clause*, ayant le même but de déroger à la jurisprudence *Camden v. Cowley*, précit. (*supra*, sous-section II, C), et d'une portée encore plus large que la précédente :

Outward cargo to be deemed homeward interest twenty four hours after arrival at the first port or place of trade.

« La cargaison pour l'aller sera considérée comme cargaison pour le retour 24 heures après l'arrivée au premier port ou marché. »

B. — Deux autres clauses peuvent modifier substantielle-

(22) Arnould, I, sect. 450.

(23) *Gladstone v. Clay* (1813), 1 M. & S. 418.

(24) D'où le nom de *Barter policies*, donné aux polices qui en faisaient mention et qu'on employait notamment pour le commerce avec l'Afrique.

ment le moment du commencement du risque tel que fixé par la Règle 4°, Annexe I de la loi de 1906. Nous voulons parler de la « clause d'allèges » et de celle « de magasin à magasin ».

La première, que l'on appelle en anglais : *Lighterage clause* ou *Craft & c. clause*²⁵, fut longtemps rédigée simplement comme suit :

*Including all risks of craft to and from the vessel*²⁶. Plus tard elle fusionna avec une clause « de magasin à magasin » (*warehouse to warehouse*), fort en usage au Lloyd's, et prit le nom de *Lloyd's warehouse to warehouse clause* :

« Tous et chaque risque d'allèges jusqu'au et/ou à partir du navire ou navires et tous risques, le feu inclus, à partir du magasin de l'expéditeur (*consignor*), par tout moyen de transport (*conveyances*) sur terre ou sur eau, et jusqu'à la livraison en sécurité (*safety*) dans les magasins des destinataires (*consignees*) et/ou leurs agents. »

C'est sous cette forme qu'elles furent employées jusqu'en 1912, quand l'Institut des Assurances maritimes de Londres procéda à la rédaction de ses fameuses Conditions pour l'assurance sur facultés (*Institute Cargo Clauses*). A partir de ce moment-là les deux clauses, quelles que soient les modifications subies, paraîtront toujours à titre distinct²⁷. Leur emploi unanime — car il n'existe plus d'assurance du Lloyd's sans que la police soit complétée par les *Institute Clauses* — a complètement changé, en fait, le régime et les lacunes du droit anglais régissant le commencement du risque. Leur interprétation et étendue soulèvent quelques difficultés, particulières au droit anglais, assez peu connues sur le continent. Mais pour éviter des répétitions, et parce que le sujet engendre quelques notions qui n'ont encore fait l'objet d'aucune explication, nous renvoyons leur étude à la suite de celle qui a trait à la fin du risque dans l'assurance sur facultés²⁸.

(25) *Craft*, signifie : embarcation ; & c. ou etc. se réfère au : *lighter and raft* (allèges et radeaux), compris dans le texte, voy. *infra*, § 33, III, C.

(26) Y compris tous risques d'embarcation jusqu'au et à partir du navire.

(27) Voy. traduction des Conditions du 1^{er} janv. 1927, Smet, *op. cit.*, p. 814 et s. et 816 et s., clauses n° 6 et 7 ; pour la rédaction et numérotation actuelles. voy. *infra*, § 33, III, C.

(28) *Infra*, § 33, III, C et D ; pour les situations où ces clauses ne sont pas nécessaires, voy. Gow, p. 51 et s.

FIN DU RISQUE DANS L'ASSURANCE SUR CORPS

... and further, until the said ship, with all her ordnance, tackle, apparel, etc. (1), shall be arrived at... as above... upon the said ship, etc. until she hath moored at anchor twenty four hours in good safety... (2).

« ... et jusqu'à ce que ledit navire, avec ses agrès, apparaux, etc... soit parvenu à... comme plus haut... sur ledit navire, etc. jusqu'à ce qu'il ait été mouillé à l'ancre pendant 24 heures en sécurité... »

I

Régime légal

A. — Il n'y a pas de disposition spéciale dans le *Marine Insurance Act* de 1906, concernant le moment où le risque prend fin dans une assurance sur le corps du navire. C'est là un fait assez curieux car il en existe, par contre, une multitude portant sur le commencement et continuation du risque sur corps et même un texte relatif à la fin du risque dans l'assurance facultés³. La jurisprudence antérieure à la loi de 1906 reste encore valable en vertu de cette disposition de l'article 91-2° qui stipule que les règles de droit commun continueront à s'appliquer au contrat d'assurance dans la mesure où elles ne sont pas inconciliables avec ses propres dispositions ; principe général de droit anglais dont le rappel est, à notre avis, tout à fait superflu.

Le principe en la matière, tel qu'il résulte de la loi des parties, est que le risque sur corps prend fin vingt-quatre heures après que le navire a été mouillé à l'ancre en bonne sécurité au port de destination. Sur ce point, ainsi que dans les détails d'interprétation de la clause — auxquels nous

(1) Suivent les mots : *goods and merchandises* (marchandises et biens).

(2) Avant cette clause, il y a la mention de la continuation du risque, sur corps et facultés à la fois : « and shall so continue and endure during her abode there, upon the said ship etc. » (et ainsi continuera et demeurera pendant son séjour sur ledit navire, etc.). La continuation du risque ne soulève aucune difficulté particulière à la police du Lloyd's ; simple question de droit général des assurances anglais, touchant aux problèmes, déjà connus par ailleurs, du retard, déroutement et changement de voyage, elle ne sera traitée qu'à titre accessoire là où besoin se fera sentir, au cours de cet ouvrage.

(3) Règle 5° de l'Annexe 1.

passerons tout de suite — la police et le droit anglais diffèrent à nouveau de ceux du continent ⁴.

En étudiant la Règle 3° (a) de l'Annexe I du M. I. A. — qui stipule que lorsque le navire est assuré « à et depuis » un port le risque commence immédiatement lorsqu'au moment de la conclusion du contrat le navire se trouvait en bonne sécurité (*good safety*) à cet endroit — nous avons attiré l'attention du lecteur sur le fait que la jurisprudence anglaise interprète l'expression « *good safety* » comme signifiant uniquement une sécurité physique (*physical safety*) ⁵. Mais en ce qui concerne la fin du risque, l'interprétation de cette expression est — par un trait curieux de droit anglais — tout à fait différente.

Tout d'abord il s'agit, bien entendu, d'une sécurité physique ⁶. Simple question de fait, son interprétation est basée sur quelques considérations dont les plus importantes furent exposées par le juge Bobill C. J. de la manière qui suit : « L'expression, dit-il, ne s'applique pas, comme on l'a soutenu, au mouillage mais au navire, qui doit être arrivé en sécurité. Et ce mot ne doit pas signifier que le navire doit arriver sans aucune avarie quelconque due aux effets du voyage ; autrement la perte d'un mât, d'un espare, corde, ou etc... l'empêcherait d'être considéré en sécurité. D'autre part la condition ne sera pas remplie, nous semble-t-il, si le navire arrivait et mouillait dans un état prêt à couler, ou serait mouillé à l'ancre temporairement. Nous pensons aussi que la simple responsabilité d'avarie partielle ou totale due à des risques assurés, n'empêche pas que la période de 24 heures après que le navire a été mouillé à l'ancre en *good safety* admet la possibilité, malgré l'état de sécurité prévu, de perte partielle ou totale due à l'occurrence d'un risque assuré... ». Ainsi, lorsque, comme dans la présente espèce, le navire arrivé au port de destination très sérieusement avarié a pu se maintenir à flots, par ses propres moyens, encore à l'état de « navire », pendant plus de 30 jours après les 24 heures qui se sont écoulées depuis son arrivée, le risque doit être considéré comme ayant pris fin et les assureurs non responsables de la perte totale qui s'en est suivie ⁷.

(4) Sur le continent les législations sont divisées en deux grands groupes : a) jusqu'au mouillage à l'ancre : France, art. 328 C. com.; Espagne, art. 733, 761, C. com.; Portugal, art. 602 C. com.; Russie, art. 558 anc. C. com., et b) jusqu'au complet déchargement de la cargaison, avec ou sans limite de jours : Belgique, limite 21 jours, art. 195 de la loi de 1908; Pays-Bas, art. 625 C. com.; Allemagne, art. 823 C. com. et art. 67 Conditions générales d'ass. de 1919; dans ce dernier groupe est actuellement placée la pratique française art. 7 Police française sur corps, stipulant la fin en cas de déchargement complet avec une limite de 15 jours ou d'un nouveau chargement.

(5) *Supra*, § 30, II.

(6) *Shawe v. Felton* (1801), 2 East 110.

(7) *Lidgett v. Secretan* (ss. Charlemagne) (1870), L. R. 5 C. P. 190-200.

En deuxième lieu — condition non obligatoire pour le commencement du risque — la sécurité doit aussi être de nature politique⁸. Si le navire est saisi ou arrêté dans les 24 heures de son arrivée, le risque continue à courir. Le fait que la condamnation par une Cour de prise n'ait eu lieu que longtemps après l'arrêt, est sans aucune importance du moment que l'arrêt ou la saisie ont été exercés dans les 24 heures de son arrivée ; mais il ne suffit pas, si ces événements ont eu lieu après ce laps de temps, que la saisie ait été virtuelle, c'est-à-dire que le navire ait été simplement passible d'une telle contrainte⁹. Ce n'est pas seulement la saisie, l'arrêt, prise ou contrainte qui empêchent l'accomplissement de cette condition ; tout acte d'autorité, en quelque époque que ce soit (guerre ou paix) et pour n'importe quel motif (fraude douanière, quarantaine), produit le même effet¹⁰.

Enfin, l'expression « good safety » sous-entend encore « la possibilité de décharger et charger », telle que l'exigent les circonstances.

Ainsi un navire mouilla l'ancre le long d'un quai à Londres, le 8 juillet. Mais le même jour il reçut l'ordre de s'éloigner du quai dans une partie spéciale du port réservée aux navires en quarantaine, sous laquelle il fut placé. Pour quelque motif sans importance, le navire ne quitta pas l'ancre avant le 30 juillet, quand il se déplaça à l'endroit indiqué par les autorités sanitaires, où il resta en quarantaine et le 23 août suivant, avant d'avoir reçu l'autorisation de quitter cet endroit, fut détruit par le feu.

Il fut jugé que le risque n'avait pas cessé de courir quoi qu'en fait le navire ait été mouillé à l'ancre au premier quai beaucoup plus de 24 heures, car les circonstances, sous la forme d'un ordre de mise en quarantaine donné dans les 24 heures de son arrivée, n'avaient pas rendu la possibilité ou liberté (*opportunity or liberty*) de chargement ou déchargement¹¹. C'est là aussi, une simple question de fait. Certaines circonstances sont admises, d'autres pas. Le fait que le navire ait été bloqué par la glace, fut jugé un empêchement¹², mais non pas celui d'un quai occupé pendant quelques jours par le déchargement des navires arrivés antérieurement, ce qui força le navire assuré à mouiller l'ancre à proximité pour attendre son tour¹³. La même interprétation, façonnée d'après les usages des places et dépendant des circonstances de fait, régit l'assurance des navires voya-

(8) Arnould, I, sect. 490.

(9) Arnould, *loc. op. cit.*

(10) Arnould, I, sect. 491.

(11) Waples v. Eames (1746), 2 Str. 1243.

(12) Samuel v. Royal Exch. Co (1828), 8 B. & Cr. 119 ; *ibid.* aux États-Unis, Phillips, I, sect. 968.

(13) Marshall, I, sect. 263.

geant sur lest, se dirigeant vers le *terminus ad quem*, à la recherche du fret¹⁴.

Pour résumer, l'expression « mouiller à l'ancre pendant 24 heures en sécurité » signifie avoir jeté l'ancre dans : a) une condition de sécurité physique, b) de sécurité politique et c) de circonstances qui permettent le déchargement ou chargement de la cargaison.

B. — Pour les polices assurant un voyage jusqu'à une île, ou une région de la côte, à plusieurs ports, le problème de la fin du risque est plus délicat. Dans ce genre de voyages, il arrive, aujourd'hui de plus en plus rarement, que le *terminus ad quem* ne soit indiqué que d'une manière volontairement imprécise : « Jusqu'au déchargement en telle île, région, ou côte » ; tel était le cas des assurances pour le commerce avec l'Afrique et les Antilles (*West Indies*), que l'on appelait *trading voyages* (voyages pour le commerce) ou *barter voyages* (voyages pour le troc)¹⁵, et où le navire déchargeait la cargaison, en tout ou en partie, et en chargeait une nouvelle, d'après les possibilités du marché aux différents ports de l'endroit. Lors d'une section précédente, nous avons vu que dans l'assurance du voyage *au retour* d'un tel endroit, le risque commence dès que le navire a mouillé à l'ancre pendant 24 heures, en sécurité, dans le premier port du *terminus a quo*¹⁶. Il ne serait, donc, que très raisonnable de conclure que dans le voyage à l'*aller* le risque prenne fin au même endroit et à la fin des 24 heures pendant lesquelles le navire a mouillé à l'ancre en sécurité ; ainsi toute interférence dans le temps du risque, là où il y a deux assurances distinctes pour l'*aller* et le *retour*, serait évitée. En réalité, il n'en est pas ainsi et sur ce point la jurisprudence anglaise a pris une attitude plus pratique que logique : en principe le risque ne prend fin qu'après que le navire a mouillé à l'ancre pendant 24 heures en sécurité, dans le premier port où le navire devait décharger et où le capitaine a effectivement commencé le déchargement (*where the master breaks bulk*) total ou de la plus grande partie de la cargaison¹⁷. Il s'agit donc de prouver, soit l'intention des parties quant au port de déchargement, soit, car l'une des deux preuves suffit, l'intention du capitaine de décharger toute ou la plus grande partie de la cargaison dans le port où il a commencé le déchargement lorsque le navire avait subi la conséquence d'un risque assuré.

Ce fut Lord Mansfield qui décida pour la première fois, et depuis la solution n'a pas changé, que le risque à l'*aller*

(14) Arnould, I, sect. 494.

(15) Les mêmes noms s'appliquent aux clauses et, de là, aux polices contractées pour ces expéditions, *supra* § 31, IV, A.

(16) *Camden v. Cowley*, précit., *supra* § 30, III, A, et § 31, II, C.

(17) Arnould, I, sect. 498.

pour le voyage d'un navire jusqu'à une île à plusieurs ports prend fin dès que le navire a mouillé à l'ancre pendant 24 heures, en sécurité, au premier port où il a commencé à décharger la plus grande partie de la cargaison¹⁸. La perte du navire qui avait encore à bord une petite partie de la cargaison pour l'aller et qui se dirigeait vers d'autres ports de l'endroit pour décharger ce restant, incombe aux assureurs qui ont souscrit la police au retour (*homeward policy*)¹⁹. Il ne suffit pas, pour que le risque prenne fin, que le navire ait mouillé à l'ancre plus de 24 heures après son arrivée à un premier port, s'il n'a pas eu l'intention d'y décharger la marchandise, ou si son intention était conditionnée (*contingent purpose*) par la recherche d'un marché favorable²⁰. Il ne faut, pas plus, tenir compte du fait que le navire, pour quelque raison, a déchargé une petite partie de la cargaison dans un port où il est resté plus de 24 heures en sécurité, pour considérer le risque comme fini. La jurisprudence des Etats-Unis étant semblable à celle anglaise, voici quelques exemples cités par Phillips²¹ : Un navire assuré « d'Europe à son port de déchargement aux Etats-Unis » s'arrêta à New-York pour attendre des ordres et quelques jours après, y déchargea 150 caisses de citrons à cause de leur mauvais état. De là, se dirigeant vers le port de déchargement qu'on lui avait indiqué, le navire fit naufrage. Les assureurs furent condamnés au paiement de l'indemnité, car on décida que New-York ne pouvait pas être considéré comme le port de déchargement où le risque aurait prit fin²². La même solution fut rendue pour le cas d'un navire qui, s'arrêtant à New-York, reçut l'ordre de se rendre en amont du Connecticut jusqu'à Middletown, y débarqua une partie de la cargaison — 3.000 boisseaux de sel — sur des allèges pour pouvoir remonter le fleuve, et se perdit en route²³. Si, au contraire, le navire restait plus de 24 heures dans un port qu'on avait prévu comme devant être celui du déchargement, il importe peu que, en fait, le déchargement ait commencé, du moment qu'on le préparait quand la perte est arrivée²⁴.

C'est pourquoi la pratique avait imaginé certaines clauses pour parer à ces inconvénients. Ainsi, pour le commerce avec les Antilles, la clause « jusqu'à Barbados et un marché (*and a market*) » fut considérée comme permettant

(18) *Camden v. Cowley* (1763), 1 W. Bl. 417, 418, précit.

(19) *Marshall*, p. 266. Dans l'assurance sur facultés, dans les mêmes circonstances, le risque serait au contraire à la charge de la police à l'aller, *supra* § 31, II, C.

(20) *Arnould*, I, sect. 498.

(21) *Op. cit.*, I, sect. 962.

(22) *Saige v. Middletown Ins. Co.* (1814), 1 Connecticut R. 239.

(23) *King v. Middletown Ins. Co.* (1814), 1 Connecticut R. 184.

(24) *Arnould*, I, sect. 498.

au navire de se rendre dans tous les ports de ladite île jusqu'au complet déchargement de la cargaison ; le même effet doit être attribué à la clause « jusqu'à la Martinique et à toutes autres ou une d'entre les îles Windward et Leeward, avec le droit de toucher à quelque port ou ports et de prendre à bord ou mettre à terre des marchandises ». Mais si sous cette dernière clause, le navire, arrivé à la Martinique, avait débarqué la plus grande partie de sa cargaison et s'était dirigé sur Antigua avec le reste dans le but de le décharger et de trouver un chargement pour le retour, et cinq semaines après son arrivée à Antigua, ayant toujours à bord le restant des marchandises, il avait fait naufrage à la suite d'un ouragan, la perte n'incombe plus à la police pour l'aller (*outward policy*) ; le risque, décida-t-on, avait pris fin dès le moment où, arrivé à Antigua, la recherche d'un débouché pour la cargaison à bord ne fut plus l'unique préoccupation du capitaine²⁵. L'on ne peut, cependant, trouver aucun critérium dans l'application du principe du « déchargement substantiel » (*substantial discharge*). Est-ce le poids, le volume ou bien la valeur dont il faut tenir compte pour décider ce qui constitue la plus grande partie de la cargaison ? En réalité tout ceci est laissé à l'appréciation du juge²⁶. Et c'est justement là, croyons-nous, l'avantage de la solution anglaise, car elle s'adapte parfaitement à toutes les situations qui peuvent se présenter dans la pratique. Il est vrai qu'avec une telle solution il se peut qu'une perte soit couverte, à la fois, par la police pour l'aller et celle pour le retour, si la première est faite « jusqu'au moment où le navire est mouillé à l'ancre pendant 24 heures, en sécurité » la dernière « à et depuis » le même port et que la perte se soit produite dans les 24 heures²⁷. Mais ceci est un inconvénient d'importance minime qui touche seulement l'assureur du voyage au retour et auquel il est facile de remédier par l'introduction — aujourd'hui unanime — de la clause : « le risque ne commencera qu'à l'expiration des polices précédentes »²⁸.

II

Clauses modifiant la fin du risque

A. — Quelquefois « la clause des 24 heures » de la police du Lloyd's portant sur la fin du risque est rayée par les

(25) *Inglis v. Vaux* (1813), 3 Camp. 437.

(26) *Moore v. Taylor* (1834), 6 A. & E. 25 ; voy. aussi *infra* sous-sect. II, B. 2°.

(27) *Supra* § 30, III, A ; comp. avec les règles établies par Emerigon, II, chap. 13, § 20, pour éviter cette interférence ; voy. aussi Boulay-Paty, *Cours de droit commercial maritime*, Paris 1834, t. III, pp. 423-426. Actuellement, la rédaction de l'art. 328 C. com. et de l'art. 7 de la Police française sur corps de 1928, excluent cette difficulté.

(28) *Supra* § 30, III, B.

parties. Alors le risque prend fin dès que le navire jette l'ancre au port de destination.

Mais le plus souvent, la limite de 24 heures étant de trop courte durée pour que le déchargement s'opère intégralement, les parties ont tendance à la prolonger. Dans la pratique anglaise, cette prolongation qui est devenue d'usage porte, généralement, sur une durée de 30 jours : c'est pourquoi la clause introduite dans ce but s'appelle la *Thirty days' clause*. Pendant longtemps, elle était rédigée comme suit : *and for thirty days stay in her last port of discharge* (et pendant un séjour de 30 jours dans son dernier port de déchargement) ; là où le port de destination était indiqué dans la police, elle prenait la forme : *and for thirty days in port after arrival* (et pour 30 jours au port après l'arrivée). Au point de vue fiscal, cette clause était considérée par la jurisprudence comme une police à temps englobée dans une police au voyage et donnait lieu, dès lors, à la perception d'un nouveau droit de timbre²⁹. Mais depuis le *Stamp Act* de 1884 il n'en est plus ainsi, puisque cette loi permet la prolongation des polices au voyage, pendant 30 jours après l'arrivée du navire sans le paiement du droit de timbre supplémentaire. C'est depuis cette époque que son usage prit une grande extension.

Son introduction dans la police du Lloyd's n'est pas exempte de toute difficulté. Tout d'abord, et ceci arriva dès avant la loi de 1884, on s'est demandé quel était le moment à partir duquel la période de 30 jours commençait à courir. Était-ce à partir du moment où le navire a jeté l'ancre ou seulement 24 heures après ? En d'autres mots, il s'agissait de savoir si l'introduction de cette clause, lorsque rien n'a été prévu par les parties, ne fait que compléter la clause des 24 heures de l'imprimé Lloyd's ou, au contraire, la supprime et la remplace. En 1864, quand cette question s'est posée, pour la première et dernière fois, devant les instances judiciaires, il fut décidé que la « clause des 30 jours » ne joue qu'après l'expiration du délai des 24 heures³⁰. Depuis cette décision, on a pris l'habitude de biffer les mots « 24 heures » de la police du Lloyd's et dans les polices modernes la clause des 24 heures n'existe plus. Ceci explique l'absence de toute autre décision postérieure à la loi de 1884. Mais il semble bien qu'en cas de conflit entre les deux clauses, l'interprétation de la susdite loi ne permettrait plus une décision semblable à celle de 1864³¹. Il se peut aussi qu'un navire assuré sous la « clause des 30 jours » finisse ses opérations de déchargement avant l'expiration des 30 jours. Dans ce cas, même

(29) *Gambles v. Ocean Marine Ins. Co of Bombay* (1876), 1 Ex. D. 141.

(30) *Mercantile Marine Ins. Co. v. Titherington* (1864), 34 L. J. Q. B. 11.

(31) Gow, pp. 55-56.

si le navire avait commencé à prendre à bord une autre cargaison et à se préparer pour un nouveau voyage, on considérerait que la clause jouait toujours³². C'est pourquoi, dès 1885, sur l'initiative des assureurs de Liverpool, on décida de modifier la clause existante, et la suivante forme proposée par W. Gow fut adoptée et continue depuis à être employée :

... *Moored at anchor in good safety at her above named place of destination, and while there until the expiry of thirty days after arrival, or until sailing on next voyage, whichever may first occur.*

« ... Mouillé à l'ancre en sécurité au susdit lieu de destination, et pendant qu'il y est jusqu'à l'expiration de 30 jours après l'arrivée, ou jusqu'à ce qu'il fasse voile pour un prochain voyage, quel que soit la situation qui se présente d'abord. »

Il est à remarquer que la nouvelle clause ne mentionne pas expressément que le risque prend fin si pendant les 30 jours on procède au chargement d'une nouvelle cargaison au *terminus ad quem*. Mais une telle opération est implicitement prévue car elle équivaut au fait de se préparer pour un prochain voyage³³. La dernière difficulté portant sur l'interprétation du mot « jours » reçoit la même solution que sur le continent : les jours sont des périodes de 24 heures qui se comptent heure par heure à partir du moment où le navire a jeté l'ancre³⁴.

B. — 1° Dans les assurances au voyage il arrive très souvent, encore aujourd'hui, et non seulement dans le cas spécial de commerce avec certains endroits, que le *terminus ad quem* soit indiqué dans des termes très généraux comme « to her port of discharge » (jusqu'à son port de déchargement) ou « to her port or ports of discharge » (jusqu'à son port ou ports de déchargement). Le plus souvent, le *terminus ad quem* est « jusqu'à tel endroit » (île, pays côte) « and her port of discharge » (et son port de déchargement), ou simplement « to her final port » (à son port final) ou « to her final port of discharge or destination » (à son port final de déchargement ou destination). Que signifient toutes ces expressions et quelle est la différence de signification si toutes les susdites clauses n'ont pas le même sens ?

2° Quand le navire est assuré jusqu'à son *port of discharge*, le port de destination, où le risque prend fin 24 heu-

(32) *Gambles v. Ocean Marine Ins. of Bombay*, précit.

(33) *Ibid.* en France, Ripert, III, 2798. Comp. avec l'art. 7 de la Police française sur corps de 1928 ; la différence entre cet article et la clause anglaise consiste en deux points : la clause française ne prévoit qu'une limite de 15 jours et, à l'encontre de la solution anglaise, ne couvre pas le séjour du navire sur lest.

(34) *Cornfoot v. Royal Exchange Ass. Corp.* (1903) 2 K. B. 365 ; (1904) 1 K. B. 40 ; Smet, n° 353 ; Lyon-Caen & Renault, *Traité de droit commercial*, 8 vol., 4^e édit. 1906-1912, t. VI, n° 1248.

res après que le navire a mouillé à l'ancre en sécurité, est le premier port où le navire devait, dans l'intention des parties, délivrer les biens ³⁵.

Mais si l'assurance est faite jusqu'à *her port or ports of discharge*, ce n'est pas, dit Arnould, au premier port où le navire commence à décharger (*breaks bulk*) que le risque prend fin, mais, quel que soit le nombre de ports où l'opération continuerait, jusqu'à celui où le navire déchargerait effectivement (*substantially*) c'est-à-dire débarquerait la plus grande partie de la cargaison ³⁶, et exactement 24 heures après son arrivée là. Il y a donc, dans ce cas, une certaine alternative possible où il y a toujours une certaine place pour l'intention des parties. Un navire fut ainsi assuré, et de la charte-partie, il résultait que l'intention de l'assuré fût que le navire devait décharger à un certain port. Mais un peu plus tard, pendant que le navire était en route, l'armateur convint avec l'affrèteur que le navire allait décharger dans deux ports. Il fut alors décidé que la perte du navire entre le premier et le deuxième port était couverte par un police « *to port or ports of discharge* » ³⁷.

Si l'on s'en tenait uniquement à cet exemple, il serait difficile d'apercevoir la différence d'interprétation entre chacune de ces deux clauses, puisque pour chacune d'entre elles il faut tenir compte de l'intention des parties. Mais dans l'interprétation de la clause « *to port or ports of discharge* » l'on tient compte non seulement de l'intention des parties mais aussi, et surtout, du fait du déchargement substantiel (*substantial discharge*), principe dont nous avons déjà rencontré certaines applications ³⁸.

Voici une illustration de cette nuance, il est vrai, assez subtile, lors de l'interprétation des clauses « *to final port of discharge* », ou « *to last port of discharge* » ³⁹, que la jurisprudence anglaise considère comme ayant le même effet que « *to port or ports of discharge* » : un navire assuré « jusqu'à l'arrivée en sécurité à son dernier port de déchargement dans les Indes ou en Chine » déchargea toute sa cargaison à Madras et de là, se dirigeant vers Bengale, se perdit en route. Malgré la preuve de l'intention de l'assuré, qui avait voulu que le navire décharge au Bengale, il fut décidé que le risque avait cessé de courir à la fin des 24 heures depuis l'arrivée du navire à Madras ⁴⁰. Dans une espèce identique, le navire étant assuré « de Londres à Madras et au

(35) *Clason v. Simmonds* (1741), 6 T. R. 533.

(36) Arnould, I, sect. 500 ; *ibid.* Phillips, I, sect. 962.

(37) *Kynance SS. Co. v. Young* (1911), 16 Com. Cas. 123.

(38) *Supra*, même § 32, I, B.

(39) Même signification que la clause précédente. Chambre des Lords, 30 janvier 1920. R. I. D. M., XXXIV, 423.

(40) *Moffat v. Ward* (1784), 4 Dougl. 29.

Bengale, ou jusqu'au dernier port de déchargement de la cargaison d'Europe à l'est du Cap de Bonne-Espérance », après avoir déchargé une partie de la cargaison à Madras, le navire fit naufrage avec le reste en route vers la Chine. Sur la preuve de l'intention de l'assuré de décharger en Chine, Lord Mansfield décida que le navire était encore couvert au moment de la perte ⁴¹. Car, — et ceci explique la contradiction apparente de ces décisions, — le *last* ou *final port of discharge* n'est pas celui où, dans l'intention des parties, le navire aurait dû décharger, mais celui où le déchargement total ou de la plus grande partie de la cargaison eut lieu, en fait. Par suite, lorsqu'un navire ne peut pas atteindre le port de déchargement prévu, à raison d'un empêchement de nature politique (guerre, interdiction de commerce, etc.), et lui substitue pour ce motif un autre port, où il décharge la plus grande partie de la cargaison, le risque prend fin 24 heures après un tel déchargement même si l'on peut prouver (une partie des marchandises étant encore à bord) que le capitaine n'avait pas complètement abandonné le voyage ou l'espoir de se rendre au port de destination ⁴². En d'autres mots, *last port of discharge* signifie, de plus, *last practicable friendly port of discharge* (le dernier port de déchargement praticable et ami) ⁴³.

3° Quelquefois l'assurance est faite simplement jusqu'au *final port*, d'habitude avec l'indication d'une certaine région où ce port final doit se trouver. Le cas s'est présenté en 1920 dans les circonstances suivantes : Le steamer « Brodfield » fut assuré au Lloyd's contre la perte totale, pour un voyage de la Plata « à tout port ou ports de France ou du Royaume Uni (port final), la Méditerranée incluse, faculté d'escales comprise même rétrogrades ». Le navire arriva à Saint-Nazaire où il commença son déchargement qu'il acheva complètement au Havre. De là il se dirigea vers Barry (près de Cardiff) pour faire du charbon et se perdit en route. En première instance Le Havre fut considéré comme port final et l'assureur, dégagé de toute responsabilité. La Cour d'Appel décida le contraire, soutenant que Barry devait être considéré comme port final. Devant la Chambre des Lords, la décision de la première instance fut confirmée, les quatre juges de la Haute Juridiction décidant que *final port* équivalait à *last port of discharge* ⁴⁴.

(41) Preston v. Greenwood (1784), 4 Dougl. 28.

(42) Ici encore, hors le fait que l'empêchement doit être réel et permanent, il y a à tenir compte du déchargement total ou presque total : un navire qui trouva l'entrée du port prévu pour le déchargement, bloqué par les glaces, et attendit à proximité jusqu'au printemps quand il coula à l'entrée du même port, où il comptait décharger sa cargaison, fut considéré comme encore couvert, Brown v. Vigne (1810), 12 East. 286; Arnould, I, sect. 504.

(43) Arnould, I, sect. 502.

(44) Martin v. Vestey (1920), A. C. 307; R. I. D. M., XXXIV, 423 et note.

Ce qui explique qu'une telle contestation ait pu avoir lieu est le fait que, le plus souvent, la description du *terminus ad quem* par « jusqu'au port final », s'accompagne de la mention *however employed* (quelle que soit sa destination, ou emploi). En pareil cas, le sens du *final port* change complètement. Voici un exemple pratique de la « clause des 30 jours » ainsi modifiée : « à tout port ou ports dans quelque sens (N. A. faculté d'escales même rétrogrades) sur la côte ouest de l'Amérique du Sud, et pour 30 jours dans le port final après arrivée, quel que soit son emploi (*however employed*) ou jusqu'à ce qu'il procède pour un prochain voyage, quelle que soit la possibilité qui se présente d'abord ». Dans ce cas, un navire reste couvert non seulement jusqu'à son dernier port de déchargement (et pendant 30 jours) mais aussi dans le cabotage à quelque autre port de la même région (dans la limite de 30 jours) quoique ce cabotage soit fait pour la recherche d'un autre chargement et équivalait donc à une préparation pour un autre voyage. Car, contrairement à ce qui a été décidé pour la « clause des 30 jours »⁴⁵, il y a introduction de l'expression « *however employed* » et ces mots s'appliquent en même temps à « *to any port or ports* », à « *final port* » ainsi qu'à « *thirty days in port after arrival* ». En conséquence, dans la limite de 30 jours, « *port or ports* » et « *final port* » comprennent les ports de déchargement aussi bien que ceux de chargement pour le prochain voyage⁴⁶.

C. — Quand le navire est dans un port en attendant du fret, il n'est pas toujours assuré par une police qui prolonge pendant 30 jours le dernier voyage ou par une police « à et depuis » ce port, car cette dernière police ne commence à jouer que du moment où le navire se prépare pour le prochain voyage. Pour couvrir un tel risque de séjour au port, il n'y a que trois possibilités : une police à temps, une police au voyage à l'aller et retour (à prime liée) ou, et c'est cette dernière dont nous voulons dire quelques mots, une police spéciale pour couvrir le risque de séjour dans le port.

De semblables polices s'appellent *harbour policies* ou *port policies*, et sont d'application assez courante en Angleterre où elles sont offertes pour des primes peu élevées. Il n'existait pourtant pas de telles polices faites séparément pour le risque de port, mais des assurances pour un tel risque, incluses dans des polices assurant un autre risque. Mais quoique l'assurance consistait simplement en une clause appelée *port risk clause*, incorporée dans quelque police, on les appelait toujours *port* ou *harbour policies*. Au Lloyd's, l'assu-

(45) *Supra*, même § 32, II, A.

(46) *Croker v. Sturge* (1897), 1 Q. B. 330; *Croker v. General Ins. Co. of Trieste* (1897), 2 Com. Cas. 233; 3 Com. Cas. 22.

rance du risque de port fut toujours faite au moyen de l'imprimé S. G. Pour profiter de l'exemption du droit de timbre de la loi de 1884, quand on assurait un voyage par la police du Lloyd's et que le *terminus ad quem* était le port où le navire devait séjourner après le déchargement, on assurait, dans le temps, le risque du port pour un tel nombre de jours (moins de trente) par la mention *while at...* (pendant le séjour à...). Alors, d'après les usages des assureurs du Lloyd's, le risque prenait fin dès que le navire levait l'ancre avec l'intention de procéder à un prochain voyage. Quelquefois, on employait la mention : *while securely moored* (pendant le mouillage en sécurité) ce qui fut considéré comme permettant au navire de manœuvrer dans le port⁴⁷. En général, sauf stipulation ou usage contraire, le risque de séjour au port cesse dès que le navire, complètement équipé pour l'expédition, en possession de ses papiers, permis de sortir (*clearances*), équipage, et, s'il y a lieu, de sa cargaison, commence à se mouvoir vers son prochain voyage et ne reste donc plus à l'ancre en préparant ce voyage⁴⁸. Mais de nombreuses clauses comme *however employed* (quelle que soit sa destination), ou *with liberty to shift* (avec liberté de changer de place), en usage encore à la fin de la Grande Guerre, permettaient au navire une certaine liberté de mouvement dans le port de séjour⁴⁹.

Aujourd'hui, l'assurance du séjour au port se fait au moyen de certaines clauses que l'Institut des Assureurs maritimes de Londres a élaboré après un long travail où l'on fit un heureux usage de l'expérience du passé. Les *Institute Port Risk Clauses*, dont nous ne saurons que rappeler l'existence⁵⁰, constituent par l'ampleur de leur nombre une véritable police, bien que celle-ci soit annexe, car destinée à être attachée à la police principale sur corps. L'assurance est faite à temps, ainsi que le demandent les nécessités modernes du commerce maritime, et donne lieu à la perception d'une prime supplémentaire, mais distincte, qui est sujette à des ristournes conventionnelles — prévues par la police principale — extrêmement avantageuses pour les assurés⁵¹. Les clauses prévoient d'une manière détaillée, entre autres, toute liberté de mouvement dans le port, les docks, le séjour en cale sèche, etc., et rend les assureurs responsables non seulement du risque d'abordage mais — ce qui est tout à fait exceptionnel et même expressément exclu par la police principale sur corps — de collisions avec tout objet fixe et flot-

(47) *Annon v. Westmore* (1898), 6 Esp. 109.

(48) *Mersey Mutual Underwriting Ass. v. Poland* (1910), 15 Com. Cas. 205.

(49) *Arnould*, I, sect. 508.

(50) Dernières conditions du 1-1-34. Pour la traduction des conditions du 1-7-29, depuis légèrement modifiées, voy. Smet, pp. 808 et s.

(51) Voy. *infra* § 48, VI, A. 1^o, et B., et C.

tant ainsi que du recours des tiers pour quelque cause que ce soit, même ceux pour pertes de vies et dommages corporels ⁵².

D. — Une autre clause, très importante, qui peut modifier la fin du risque dans l'assurance corps et qui régit sans exception toute assurance anglaise, est la *Continuation Clause*. Pour la dernière rédaction des *Institute Clauses*, elle est ainsi conçue :

« Si à l'expiration de la présente police, le navire se trouvait en mer ou en détresse ou dans un port de refuge ou d'escale, il sera considéré comme couvert, moyennant une prime mensuelle proportionnelle, jusqu'à son port de destination à condition que les assureurs soient préalablement avertis. »

Il est évident que l'utilité de cette clause ne peut se concevoir que dans l'assurance à temps ; c'est pourquoi elle n'existe que dans les *Institute Time Clauses* et, puisque l'assurance des marchandises se fait presque toujours au voyage, seulement dans les Conditions pour le corps ⁵³ et le fret ⁵⁴. Le motif de son introduction, les difficultés auxquelles elle a donné naissance en présence de la loi fiscale de 1891, dont l'art. 93-2° rend nulle toute assurance faite pour une durée supérieure à 12 mois, ainsi que l'application du droit de timbre depuis la loi de 1901, qui admet sa validité, ont fait déjà l'objet de certaines explications détaillées auxquelles il suffit de se référer ⁵⁵.

(52) Voy. *infra* § 41, I, C.

(53) *Institute Time Hulls* ; *Hulls-Excess...* ; *Hulls F. P. A. abs.* ; *Steamers - F. O. D. abs.* ; dans toutes, la clause porte le n° 4, aux conditions du 1-6-36 ; *Institute Yacht Clauses*, n° 3, du 1-4-36.

(54) *Institute Time Freight*, n° 12, du 1-1-36 ; au lieu de « il » (navire), la clause parle de « l'intérêt ci-dessus assuré ».

(55) *Supra* § 19, II, A ; voy. aussi *infra* § 48, II, B, 5°.

§ 33

° FIN DU RISQUE DANS L'ASSURANCE SUR FACULTES

... and upon the goods and merchandises until the same be there discharged and safely landed.

« ... et sur les marchandises et biens jusqu'à ce qu'ils aient été débarqués et mis à terre en sécurité. »

I

Débarquement et risque d'allèges

A. — Aux dires de cette clause, le risque prend fin, dans l'assurance sur facultés, après le moment où les marchandises ont été mises à terre en sécurité. « Par *safely landed*, nous dit Arnould, l'on comprend la mise en sécurité des biens, sur le rivage, quais ou tout autre endroit de débarquement (*landing place*) qui est en usage dans les limites du port de déchargement » ¹. Si l'on compare ce principe à celui admis par les principales législations continentales, il semblerait difficile d'apercevoir quelque différence entre eux. D'un côté et de l'autre, le transport par allèges du navire à terre est couvert. Pourtant, une étude détaillée de la jurisprudence anglaise rend ce rapprochement, croyons-nous, assez difficile. De l'ensemble des décisions anglaises, que nous exposerons bientôt, se dégage une certaine atmosphère pour le moins hostile à la couverture du risque d'allèges. L'on dirait plutôt que le principe y est contraire à une telle garantie et que l'exception ne résulterait que de l'application d'un autre principe, aujourd'hui reconnu par l'art. 87-1° de la loi de 1906, d'après lequel les usages peuvent modifier les droits et les obligations des parties résultant d'un contrat d'assurance maritime. Il y aurait, à ce propos, un argument digne d'être rappelé : le risque d'allèges au commencement de l'aventure n'est pas couvert sous la police Lloyd's, c'est-à-dire sous la police commune anglaise. Mais cet argument est à double tranchant, car il s'oppose au rôle que nous attribuons à l'usage, puisque nous avons vu que dans l'assurance sur facultés le risque commence seulement à partir de

(1) *Op. cit.*, I, sect. 456.

la mise à bord des marchandises même là où le transport par allèges de la terre au navire serait d'usage². Il est, en général, très difficile de soutenir cette opinion — qui, empressons-nous de le dire, nous est personnelle — puisque la plupart des décisions anglaises ressemblent à celles du continent. Mais, on le sait, en droit comparé, la similitude des solutions ne prouve pas toujours une identité de principes. Toujours est-il que, en Angleterre, quel que soit le principe à la base, la garantie du risque d'allèges est interprétée très restrictivement par une jurisprudence assez curieuse, dont il n'est pas toujours facile de suivre le fil conducteur.

B. — Le risque d'allèges est donc à la charge des assureurs lorsqu'un tel transport est en usage dans le port de destination. Tel est le cas du port de Londres, où le déchargement des grands navires ancrés au milieu de la Tamise se fait habituellement par des gabares fournies par l'administration publique (*public lighters*) dudit port³. Il en est de même dans le commerce avec certaines baies où le navire doit mouiller en rade, comme à la Jamaïque⁴, ou dans les expéditions dont le port de destination est situé sur une rivière en aval du point jusqu'où le navire peut avancer ; l'on cite, à ce propos, le commerce avec Saint-Petersbourg où les navires devaient s'arrêter à Cronstadt et la cargaison remonter par allèges les 20 milles qui séparent ces deux ports⁵. Dans le commerce de contrebande avec l'Espagne, l'usage étant que les navires ne s'arrêtent qu'à une certaine distance de la côte et de là les marchandises sont transportées à terre par des embarcations, au temps où un tel trafic était habituel le transport par allèges était couvert de plein droit par la clause : *until safely landed*, de la police du Lloyd's⁶.

C. — Mais — et c'est là que la recherche du fondement à la base de la jurisprudence devient difficile — il a été jugé qu'à Londres, où l'usage était de transporter les marchandises du navire au quai par allèges publiques, le fait par un assuré de transporter la cargaison dans ses propres allèges met fin au risque et un tel transport n'est pas couvert⁷. Dans une autre affaire il s'agissait du débarquement d'une

(2) *Supra* § 31, I.

(3) *Rucker v. London Assurance* (1784), 2 B. & P. 432 ; *Hurry v. Royal Exchange* (1801), 2 B. & P. 430.

(4) *Stewart v. Bell* (1821), 5 B. & Ald. 238.

(5) Arnould, I, sect. 457; Emerigon, t. II, ch. 13, p. 49, soutenait qu'un tel risque n'est couvert, en France, que moyennant une convention expresse; ce n'est certainement plus le cas aujourd'hui. Sohr et Van Doosselaere, *op. cit.*, n° 1044, note 1. Mais même dans la 11^e édit. de l'ouvrage de Arnould, on affirme que la loi en France est telle que la montrait Emerigon ou Boulay-Paty; et il est curieux que dans tous les traités modernes anglais, ces deux auteurs sont l'unique et la plus récente source d'informations concernant le droit français !

(6) *Matthie v. Potts* (1802), 3 B. & P. 23. Car d'après le droit anglais, l'assurance d'un transport de contrebande non dirigé contre l'Angleterre est licite, Arnould, II, sect. 760 et s.

(7) *Sparrow v. Carruthers* (1746), 2 Str. 1236.

cargaison, par allèges publiques, à partir d'un navire ancré au milieu de la Tamise, à Londres. Mais à cause du mauvais temps la mise à quais fut impossible à faire le même jour. L'assuré demanda alors que les allèges soient ancrées pour la nuit à proximité des quais et fit savoir au conducteur des embarcations qu'il débarquera lui-même la marchandise dès que le temps l'aura permis. Pendant la nuit et avant que le débarquement ait commencé les allèges sombrèrent. La Cour exonéra les assureurs de cette perte, pour le motif que le risque cesse dès que l'assuré prend possession, de quelque manière, de la chose assurée avant sa mise à terre, car un tel acte — comme il est plus clairement expliqué dans d'autres espèces identiques⁸ — sans constituer un *landing* (débarquement) équivaut à une renonciation au débarquement, *Strong v. Natally* (1804), 1 B. & P. N. R. 16.

A l'exception de *Gow*⁹, la majorité de la doctrine anglaise critique le bien-fondé de ce dernier groupe de décisions¹⁰. Car rien dans le texte de la police du Lloyd's ne permet de trouver un fondement à la règle que le risque prend fin au moment de la délivrance au destinataire ou que cette délivrance équivaut à une « mise à terre en sécurité », ou même, à une renonciation à la « mise à terre ». S'il est vrai que la responsabilité du capitaine ne cesse que par la remise des marchandises au destinataire, il en est autrement des assureurs. Les mots « délivrés à terre », dont se sert l'art. 195 de la loi maritime belge, ne sont pas synonymes de « délivrés aux destinataires » en ce qui concerne les assureurs. C'est ainsi que s'exprime la doctrine belge, et c'est là une opinion unanimement admise sur le continent¹¹. Telle est aussi l'opinion de MM. Hart et Simey¹², mais les mêmes auteurs semblent encore hésiter ; ne disent-ils pas, en effet, après l'avoir critiquée, que « même si cette solution (*Strong v. Natally*) était admise... », elle ne s'appliquerait qu'à l'acceptation volontaire des marchandises et non pas à une forcée, comme l'est celle où, le navire ayant abandonné le voyage à un port intermédiaire à cause des périls de la mer, les assurés sont obligés de prendre possession de la cargaison et de la transporter jusqu'au port de destination par leur propre navire¹³. La jurisprudence *Strong v. Natally*, précit., est-elle encore valable ? A cette question il faut répondre par l'affirmative, depuis un arrêt récent, de 1930, où le prin-

(8) *Hurry v. Royal Exchange*, précit. p. 436; *Houlder v. Merchants' Marine Ins. Co* (1886), 17 Q. B. D. 354.

(9) *Op. cit.*, p. 57.

(10) Arnould, I, sect. 458, qui cite aussi Marshall: *ibid.* A. Cohen, *Halysbury's Laws of England*, t. XVII, sect. 764; *Paul v. Insurance Co. of North America* (1899), 15 T. L. R. 535.

(11) Sohr et Van Doosselaere, *op. cit.*, n° 1050.

(12) Arnould, I, sect. 456, note (p) et sect. 458.

(13) Arnould, I, sect. 458 *in fine*.

cipe de la renonciation à la mise à terre par le fait de la délivrance au destinataire fut à nouveau admis, tout au moins à titre de motif auxiliaire¹⁴. Même dépouillée de ce motif, sa rigide interprétation semble encore applicable. Ainsi Gow affirme catégoriquement que le transport par les allèges particulières de l'assuré n'incombe pas aux assureurs dans les endroits comme Malte, Port-Saïd, Busreh et quelques ports de l'Asie Mineure, où l'usage des gabares publiques est encore en vigueur¹⁵. Il est difficile de concevoir comment ces solutions s'accorderaient avec un principe de la garantie du risque d'allèges. S'il existait, l'interprétation ne pourrait être que libérale et l'exception, portant sur l'exonération des assureurs pour le transport avec un certain genre d'embarcations, devrait être expressément prévue¹⁶. L'on comprend, au contraire, que si le principe est contre la garantie d'un tel risque et que si, partant de mêmes besoins du commerce, on soit arrivé à admettre une exception sur la base de l'usage, celle-ci soit interprétée restrictivement.

D. — Mais le débarquement par des embarcations fournies par l'administration publique est aujourd'hui chose exceptionnelle. Lorsque l'usage des places montre que le débarquement se fait par des allèges propres ou mises en location, un tel transport doit être considéré couvert par la police¹⁷. Il faut pourtant observer qu'il n'y a pas de jurisprudence à l'appui de cette affirmation. Cela tient, croyons-nous, à l'emploi constant et très ancien de clauses d'allèges qui furent interprétées comme donnant droit à l'assuré d'opérer le déchargement au moyen de tout genre d'embarcation¹⁸.

Exception faite de la situation particulière où les marchandises sont délivrées ou mises en possession de l'assuré *avant* le débarquement, le principe reste que ce n'est pas la délivrance aux destinataires qui met fin au risque mais la mise à terre ou ce qui, d'après l'usage des ports, équivaut à la mise à terre. Peu importe le fait que l'assuré, ou le destinataire, refuse de recevoir la chose assurée ou qu'il ne pourra jamais en prendre livraison. Une cargaison arrivée à Reval, fut transportée par des allèges appartenant à l'administration jusqu'aux magasins de la douane où elle fut déposée, ainsi qu'il était d'usage ; de là les marchandises n'arrivèrent jamais aux mains des destinataires car elles furent confisquées. Le dépôt dans les magasins de la douane étant consi-

(14) Lindsay Blee Depots, Ltd, v. Motor Union Ins. Co. (1930), 37 Ll. List L. R. 222; Dor, 23, 256; voy. *infra*, sous-sect. III, C.

(15) *Op. cit.*, p. 57.

(16) Tel, l'art. 5-1^o de la Police française sur facultés, de 1928, qui exclue les risques de drômes et radeaux.

(17) Arnould, I, sect. 458, note (x).

(18) Paul v. Insurance Co. of North America, précit.

déré comme une mise à terre, ainsi que le montrait l'usage, les assureurs furent exonérés¹⁹. Ainsi, et contrairement à ce qui est décidé pour la fin du risque sur corps²⁰, par *safely landed*, l'on comprend seulement une sécurité physique et nullement politique.

Quand les marchandises sont arrivées au port de destination, et même si dans un tel endroit le transport par allèges du navire au quai est d'usage, si elles ne sont pas ainsi transportées mais transbordées d'un navire à l'autre, le transbordement par allèges n'est pas couvert. Et il en est ainsi alors même que la police contiendrait la clause d'allèges (*lighterage clause*)²¹.

Enfin, par l'expression « mise à terre en sécurité » on comprend la mise à terre immédiate des marchandises. Par ailleurs, à la solution généralement admise sur le continent, le *séjour* sur allèges n'incombe pas aux assureurs²². Mais ce principe comporte, en Angleterre, certaines distinctions que nous apercevrons mieux au cours de l'étude des événements et clauses modifiant la fin du risque sur facultés (*infra*, sous-sect. III).

E. — Le risque sur les marchandises continue à courir jusqu'au moment où les marchandises sont mises à terre en sécurité au port de destination. Mais le *terminus ad quem* peut souvent être indiqué dans la police d'une manière très vague : dans le voyage aux Antilles, dans le commerce avec l'Afrique (avec la faculté de vente, échange ou troc) et, en général, dans les expéditions vers des îles, côtes ou régions à plusieurs ports il est rare que le port de destination soit indiqué d'une manière précise ou qu'il soit unique. C'est alors que l'on emploie souvent les clauses « jusqu'au dernier port de déchargement », ou « jusqu'au dernier port », etc... Dans ce cas on se livre à la recherche de l'intention des parties, ou, s'il y a doute, on décide que le risque prend fin dans le premier port où le navire a débarqué la totalité ou la plus grande partie (principe du *substantial discharge*) de la cargaison²³. Toutes les difficultés sont, en somme, résolues d'après les mêmes principes admis pour la fin du risque dans l'assurance corps, à l'étude de laquelle il suffit de se rapporter²⁴.

F. — La loi de 1906 contient aussi une disposition relative à la fin du risque dans l'assurance sur facultés. La Règle 5°

(19) *Brown v. Carstairs* (1811), 3 Camp. 161; *Marten v. Nippon & C. Ins. Co.* (1898). 3 Com. Cas. 164.

(20) *Supra* § 32, I, A.

(21) *Houlder v. Merchants' Marine Ins. Co.*, précit.; *ibid.* Vivante, n° 209; voy. aussi, *infra*, sous-sect. III, C.

(22) *Jacob, op. cit.*, n° 735; *Smet*, n° 352; *Ripert*, III, 2733; *Persico, op. cit.* n° 41.

(23) *Marshall*, I, p. 266; *Arnould*, I, sect. 464-467.

(24) *Supra* § 32, I, B et II, B.

pour l'interprétation de la police, de l'Annexe I, énonce en effet que :

« Quand le risque des marchandises ou autres effets mobiliers continue jusqu'à ce qu'ils aient été débarqués en sécurité (*safely landed*), ils doivent être débarqués de la manière en usage (*customary*)²⁵ et dans un délai raisonnable après l'arrivée au port de débarquement et s'ils ne sont pas débarqués dans ces conditions, le risque cesse de courir. »

Il n'y a là, comme on s'en aperçoit facilement, aucune précision intéressante quant au principe admis, mais seulement une confirmation de la jurisprudence antérieure à 1906, que nous venons d'étudier. La loi a solutionné pourtant une seule difficulté, qui fut autrefois l'objet d'une controverse doctrinale et sans grande portée pratique. Avant le *Marine Insurance Act*, on s'est demandé si le transport par allèges était couvert non seulement là où il était d'usage mais aussi lorsqu'il était *raisonnable* d'après les circonstances de fait. On citait, pour exemple, le cas d'un navire qui, arrivé au port de destination, avait trouvé tous les quais occupés par le déchargement d'autres navires. Pour ne pas perdre trop de temps dans l'attente d'un emplacement, le déchargement pouvait-il avoir lieu au moyen des allèges sans que la garantie des assureurs cesse. La doctrine était divisée sur ce point, tandis qu'aujourd'hui, il semble qu'un tel déchargement ne peut pas incomber aux assureurs²⁶.

II

Le temps dans lequel doit s'opérer le chargement

Il n'y a pas, dans le droit anglais, une limite de temps, pour le déchargement de la chose assurée et une jurisprudence plus que séculaire s'est invariablement gardée de décider autrement que d'après les circonstances de fait. Mais pour éviter tout abus, car le retard discrétionnaire de la part de l'assuré ne peut naturellement qu'être préjudiciable à l'assureur, et en même temps pour satisfaire aux besoins tellement variables du commerce, elle a été forcée d'admettre une application de la théorie de l'abus du droit et donc, autant que cela puisse être appelé un principe, d'admettre que le déchargement devait être fait dans un « délai raisonnable ». La Règle 5° de l'Annexe I de la loi de 1906, faisant usage des mêmes termes, confirme à la lettre cette jurispru-

(25) Nous préférons l'expression « en usage » au lieu de « ordinaire », choisie par Bosc, *op. cit.*, p. 259, dans sa traduction de la loi de 1906.

(26) Arnould, I, sect. 457, note (r).

dence. Cette solution présente, apparemment, un nombre de désavantages car elle donne un trop grand pouvoir au juge, rend possible d'interminables contestations sur la question de savoir ce qu'il faut considérer un délai raisonnable, et enfin, n'encourage en rien un prompt déchargement. Mais elle a du moins le mérite d'être extrêmement malléable à tous les besoins du commerce ; et cette prépondérance des « considérations pratiques » dans la législation et jurisprudence anglaises est un phénomène qui explique beaucoup de différences avec le droit français, souvent en train de se plier à des considérations de logique ou de langage juridique, différences que nous relèverons plus d'une fois au cours de cet ouvrage²⁷. C'est pourquoi il nous est difficile de donner quelque préférence à la solution continentale — tout au moins lorsqu'il s'agit d'un principe législatif et non pas de clauses conventionnelles — qui s'est fixé dans le sens d'un délai précis pendant lequel le déchargement est couvert²⁸.

Voici deux exemples cités par Arnould, qui, en l'approuvant, observe que la solution anglaise est la seule qu'on puisse traiter d'équitable²⁹ : Dans une police pour le commerce au troc avec l'Afrique (*African barter trade*) une cargaison destinée à être échangée contre du caoutchouc fut assurée sous les conditions habituelles à une telle expédition « jusqu'au déchargement et mise à terre en sécurité ». Un mois après son arrivée, la cargaison étant toujours à bord, puisque les habitants de la région n'avaient pas encore amené le caoutchouc sur la côte, le navire fut capturé. Ce risque étant couvert, les assureurs furent tenus responsables, car, à l'encontre de leur prétention, il fut jugé qu'il n'y eut pas de retard non nécessaire dans le déchargement. De même, dans la grande pêche à Newfoundland et Labrador, il était habituel pour les baleinières d'emporter une certaine cargaison de marchandises, outre les victuailles et le matériel pour la salaison. La pêche étant la principale occupation de l'expédition, cette marchandise n'était débarquée qu'à la fin des opérations, soit quelquefois de 30 à 50 jours après l'arrivée sur la côte et avant le voyage de retour. Malgré ce retard important, il a toujours été décidé que les marchandises restaient couvertes jusqu'à leur déchargement.

Il est bien entendu, permis aux parties de stipuler une limite de temps après laquelle le risque prend fin, bien que

(27) Le « délai raisonnable » est aussi à la base des art. 42 et 48 du M. I. A. et l'interprétation de ce terme fait l'objet d'un article spécial, l'art. 88 de la même loi ; voy. traduction dans notre Annexe IV.

(28) Jusqu'au déchargement ou une limite de : 21 jours, Belgique, art. 195 des Lois coordonnées et art. 3 de la police d'Anvers (voy. différence, Sohr, et V. Doosselaere, n° 1053) ; 30 jours, Italie, art. 601 et 611 C. com. et art. 8, Police italienne de 1923 ; 15 jours, Pays-Bas, art. 627 C. com.

(29) *Op. cit.*, I, sect. 463.

le déchargement n'ait pas fini ou même s'il n'a pas commencé. Mais, hors le cas où une telle limite résulterait du fait même d'une assurance mixte, à temps et au voyage, l'emploi de pareilles clauses est exceptionnel en Angleterre. Ceci explique pourquoi aucune clause n'a pu se généraliser. Le plus souvent, la limite est stipulée d'une manière indirecte ; il en est ainsi quand la police contient la clause : *with all liberties and exceptions as per bill of lading* (avec les droits et prohibitions du connaissement), ce qui limite le risque au temps de déchargement fixé par le connaissement. Rappelons aussi que la limite de temps fixée par la clause « de magasin à magasin » anglaise — et même celles en usage sur le continent — n'en constitue pas une, d'une manière indirecte pour le déchargement, puisque, comme nous allons le voir³⁰, le délai après lequel le risque prend fin ne commence à compter qu'à partir de la mise à terre des marchandises.

III

Événements ou clauses modifiant la fin du risque

A. — Un premier événement qui peut modifier le temps où le risque prend fin, en l'avancant, est le transfert de l'intérêt assuré avant l'arrivée du navire au *terminus ad quem*. D'après l'art. 15 du M. I. A., confirmant la jurisprudence antérieure à 1906, à moins de convention contraire, le transfert de l'intérêt assuré n'emporte pas de plein droit cession de l'assurance. En pareil cas le risque cesse au moment du transfert de la propriété. Mais, comme nous l'avons vu, cette hypothèse est extrêmement rare, le droit anglais facilitant la cession jusqu'au point à admettre qu'elle puisse résulter même d'une convention tacite, sans le consentement de l'assureur, et à valider la police au porteur³¹.

B. — Un deuxième événement, ayant le même effet, est le transbordement (*transhipment*). Comme la police du Lloyd's est faite pour l'assurance d'une expédition par un seul navire, tout transbordement met fin au risque. Et il en est ainsi, avons-nous dit, même lorsque l'assurance est *in quovis* (*by ship or ships*), ou par police flottante (*floating policy*), puisque le chargement initial de la marchandise à bord d'un navire équivaut à la déclaration du nom de ce navire dans la police³².

Deux cas excusent le transbordement : quand le navire est mis hors d'état (*disabled*) de continuer son voyage, et l'exis-

(30) *Infra*, sous-sect. III, D.

(31) *Supra* § 24, I.

(32) *Supra* § 28, I, C 2°.

tence d'une clause le permettant. Pour la première hypothèse on a admis, depuis longtemps, que le capitaine avait le droit d'envoyer le tout ou une partie de la cargaison par un autre navire jusqu'au port de destination et qu'un tel transport restait à la charge des assureurs³³. Dans une affaire, *Plantamour v. Staples* (1781), 1 T. R. 611, que l'on cite habituellement puisqu'elle constitue l'exemple le plus intéressant de l'étendue de la jurisprudence en la matière, il s'agissait d'une assurance à l'aller et au retour d'un voyage ainsi dit « pour raison de commerce » (*trading voyage*), la police contenant la clause habituelle « liberté de vente, achat, échange ou troc de la cargaison ». A l'aller, le navire fit naufrage et on ne put sauver qu'une partie des biens. Ceux-ci furent envoyés à destination par un autre navire, et là-bas, on acheta une autre cargaison avec le produit de la vente. Pendant le retour, le même navire se perdit corps et biens. La perte, décida la Cour, incombait aux assureurs. Depuis lors, une jurisprudence constante s'est prononcée dans le même sens, et la même solution fut adoptée par l'art. 59 de la loi de 1906 :

« Lorsque, par suite d'un risque couvert, le voyage est interrompu dans un port ou lieu intermédiaire dans des circonstances de nature, sauf stipulation particulière contenue dans le contrat d'affrètement³⁴, à autoriser le capitaine à débarquer et à rembarquer les marchandises ou autres meubles ou à les transborder et à les envoyer à leur destination, la responsabilité de l'assureur doit être considérée comme subsistant malgré le transbordement. »

Cet article soulève deux observations : a) le transbordement est excusable non seulement s'il est fait directement mais aussi s'il a lieu par le moyen d'une mise à terre (*landing*) et rembarquement (*reshipping*)³⁵, et b) la cause du transbordement doit être l'innavigabilité du navire à la suite d'un « risque couvert ». Cette dernière condition semble restreindre le domaine de la jurisprudence *Plantamour v. Staples*, précit., et de toutes les décisions qui lui firent suite jusqu'en 1906, et paraît une innovation à leur égard. Aucune jurisprudence, postérieure à la loi de 1906, n'a encore statué là-dessus ; malgré ce texte formel, MM. Hart et Simey doutent, comme nous l'avons déjà remarqué³⁶, que la loi serait jamais interprétée comme ayant changé la jurisprudence antérieure. Lorsque le transbordement est permis par la po-

(33) Marshall, *op. cit.*, I, p. 164.

(34) Le fait que le connaissance permet le transbordement ne suffit pas pour qu'il soit à la charge des assureurs. Il l'est, au contraire, lorsqu'il a été forcé ou — et c'est là le sens de cette allusion faite par l'art. 59 — lorsque le connaissance le permet et que la police se réfère à cette liberté par une clause comme : *all liberties as per contract of affreightment*. *Belgian Grain & Co. v. Cox* (1919), W. N. 308.

(35) Tout risque de transit terrestre ainsi que le risque d'allèges jusqu'à terre et de là jusqu'au rembarquement est alors couvert.

(36) *Supra* § 28, I, C 1^o.

lice, toute perte arrivant à l'occasion d'une telle opération, ou pendant la mise à terre et rembarquement des marchandises, est à la charge des assureurs, si les manœuvres ont été faites suivant l'usage du port où elles eurent lieu³⁷. La clause permettant le transbordement couvre le transbordement direct fait au moyen d'allèges, si tel est l'usage, non seulement à un port intermédiaire, mais aussi au port de destination. Sans son existence, nous l'avons dit, le transbordement au port de destination ne serait couvert même si l'usage du port permettait le transport par allèges et même s'il y avait une clause d'allèges³⁸. Les pertes arrivées pendant un transbordement indirect, soit par une mise à terre (*landing*) et un rembarquement (*reshipment*), semblent naturellement incomber aux assureurs ; c'est ainsi du moins, et à juste raison, croyons-nous, que se prononce la jurisprudence américaine³⁹. En Angleterre, il a été, pourtant, jugé qu'en l'absence d'un usage contraire, les assureurs ne répondraient pas de l'incendie arrivé à des marchandises qui, ayant été mises à terre, attendaient dans les magasins du port leur rembarquement, et ceci malgré une clause de la police couvrant le « riskt of transhipment, or landing and reshipment »⁴⁰. Cet arrêt ne doit pas, à notre avis, nous étonner puisqu'il est basé sur une considération de fait : la cour ayant trouvé que le séjour à terre était trop long ; il confirme, au contraire, le principe que le transit terrestre, immédiat et continu, est garanti par une clause permettant le transbordement indirect. La meilleure preuve consiste dans le fait que l'usage peut obliger l'assureur d'une manière bien plus dangereuse qu'un simple séjour terrestre. C'est ainsi qu'une cargaison fut assurée « de Malaga à Gibraltar et à et depuis là jusqu'en Angleterre ou Hollande, ou les deux » avec une clause permettant le débarquement et rembarquement des biens à Gibraltar sur un ou plusieurs autres navires anglais, pour être transportés en Angleterre ou Hollande. Arrivée à Gibraltar, la cargaison, manque de navires anglais et dans leur attente, fut déchargée sur une allège-magasin, qui, avant l'arrivée de quelque navire anglais, se perdit pendant un tempête. Comme il fut prouvé que l'usage à Gibraltar était de décharger et garder les marchandises dans une allège-magasin toutes les fois qu'il fallait attendre un rembarquement sur un autre navire qui n'était pas encore arrivé, on jugea que le transbordement avait été fait strictement d'après les usages et donc que la perte était recouvrable⁴¹.

(37) Arnould, I, sect. 468.

(38) *Supra*, sous-sect. I, D.

(39) Bryant v. Commonwealth Ins. Co. (1833), 13 Pickering, 543, 555.

(40) Australian Agricultural Co. v. Saunders (1875), L. R. 10 C. P. 668.

(41) Tierney v. Etherington (1743), 1 Burr, 348, 349.

C. — Parmi les clauses qui peuvent modifier le régime légal gouvernant la fin du risque dans l'assurance sur facultés, la principale est celle qui couvre le risque d'allèges. Sous la forme de clause manuscrite, sa rédaction habituelle fut, pendant longtemps : « tous risques d'embarcations jusqu'au et à partir du navire compris ». Vers la fin du xix^e siècle et le commencement du xx^e siècle, la *lighterage clause* (clause d'allèges) fusionna avec une clause de « magasin à magasin » (*warehouse clause*) et, sous le nom de *Lloyd's warehouse to warehouse clause*, resta en usage dans la rédaction que nous avons vue⁽⁴²⁾ jusqu'en 1912. Quand, à cette époque, l'Institut des Assureurs maritimes de Londres procéda à la rédaction de ses fameuses Conditions pour l'assurance sur facultés (*Institute Cargo Clauses*), on donna aux deux clauses une existence distincte, et c'est encore sous cette forme qu'on les trouve aujourd'hui. Pour ce qui est de la clause d'allèges, après maintes modifications et perfectionnements, elle est rédigée comme suit :

Including transit by craft, raft and/or lighter to and from the vessel. Each craft, raft and/or lighter to be deemed a separate insurance. The assured are not to be prejudiced by any agreement exempting lightermen from liability.

« L'assurance comprend le transit par embarcations, radeaux et/ou allèges depuis et jusqu'au navire. Chaque embarcation, radeau et/ou allège sera considéré comme faisant l'objet d'une assurance séparée. Les assurés ne seront préjudiciés par aucune convention exonérant les gabarriers de leur responsabilité. »

Sous cette forme, la *lighterage clause*, dite aussi *craft et c. clause*, fait partie de la rédaction la plus récente des *Institute Cargo Clauses*⁽⁴³⁾. Grâce à son texte extrêmement clair, l'interprétation de cette clause demandera peu d'explications.

Le premier alinéa a pour effet de combler cette lacune du droit anglais qui consiste à décider que le risque d'allèges n'est pas couvert au commencement du voyage⁽⁴⁴⁾. De plus, elle évite l'application de la jurisprudence *Strong. v. Natally* précit. pour la partie où elle décide que, le transport par allèges devant être effectué strictement en conformité de l'usage, dans les ports où le débarquement des marchandises est fait au moyen d'embarcations fournies par l'administration publique, le transport par allèges particulières n'est pas couvert⁽⁴⁵⁾. En effet, grâce à cette clause, le transport par allèges particulières est couvert, quel que soit l'usage du port,

(42) *Supra* § 31, IV, B

(43) *Institute Cargo Clauses* (W. A. et F. P. A.), portant le n° 2, conditions du 1-4-36.

(44) *Supra* § 31, I.

(45) *Supra*, sous-sect. I, C.

même si l'assuré l'a effectué par ses propres allèges ⁴⁶. A part cela, l'interprétation de la clause continue à être restrictive. Ainsi, nous l'avons vu, le risque d'allèges expressément prévu n'a pas pour effet de couvrir le transbordement par allèges au port de destination ⁴⁷. D'un autre côté, la susdite clause n'exclue pas la stricte interprétation du mot *landed*, qui implique une mise à terre — ou son équivalent suivant l'usage — immédiate ; le séjour sur allèges n'est donc pas garanti. La plus récente décision en ce sens date de 1930 ; il est intéressant de relever quelques détails de cet arrêt, et nous le ferons d'une manière très succincte et dans un ordre spécial, car l'espèce était assez compliquée, puisqu'il nous permet d'avoir un tableau d'ensemble de la jurisprudence anglaise en la matière. Dépouillée de ses considérations accessoires, dans l'espèce il s'agissait de l'assurance d'une cargaison de charbon, faite par une police du Lloyd's avec la clause d'allèges. Arrivé à destination, le charbon fut débarqué sur un chaland-magasin où il passa la nuit ; le lendemain matin, avant que l'opération du déchargement ait pu reprendre, une voie d'eau s'étant produite, la plus grande partie de la cargaison au bord du chaland fut avariée. La Cour exonéra les assureurs sur la base de quelques considérations dont voici les principales :

a) Malgré la cause d'allèges, l'expression « jusqu'à ce que les marchandises soient déchargées et mises à terre, en sécurité », de la police du Lloyd's, doit être prise dans son sens absolu, comme signifiant, en l'absence d'un usage contraire, une mise sur la terre ferme et non pas sur un chaland servant de dépôt.

b) La mise à terre doit être immédiate.

c) Que, d'ailleurs, un déchargement fait par l'assuré sur un chaland servant de dépôt, équivaut à un renoncement de sa part au bénéfice de la mise à terre (motif de la jurisprudence *Strong v. Natally* ⁴⁸, précit.).

d) Seulement un usage contraire, d'après lequel le déchargement sur une allège-magasin équivaldrait à un déchargement à terre, pourrait faire considérer le séjour sur un chaland-magasin comme couvert (confirmation de la jurisprudence *Tierney v. Etherington*, précit. sur l'usage à Gibraltar ⁴⁹).

e) On ne pouvait pas, comme le soutenait la demanderesse, considérer que le chaland en question aurait aussi bien pu servir au transport et que, le déchargement n'étant pas complet, rien ne prouvait l'intention de l'assuré de faire sé-

(46) *Paul v. Insurance Co. of North America* (1899), 15 T. L. R. 535.

(47) *Supra*, sous-sect. I, D.

(48) *Supra*, sous-sect. I, C.

(49) *Supra*, sous-sect. III, B.

journer la cargaison sur le chaland, puisque : les mots « craft, et etc. » signifient toute embarcation destinée, d'après l'usage, à servir au transport du bord à terre, ce qui n'est pas le cas d'un chaland-magasin ; l'expression « transit to and from the vessel », signifie un transport immédiat et continu et dans l'espèce il y eut interruption ; il y avait, en fait, preuve suffisante que l'assuré avait l'habitude de garder le charbon sur ses chalands-magasins jusqu'à une vente éventuelle, au lieu de le déposer sur le quai ; et enfin, sans que le point soit de quelque importance dans l'espèce, le « déchargement » dont parle la police peut être considéré comme ayant eu lieu lorsque, comme dans le présent cas, il fut effectué en sa plus grande partie (théorie du déchargement substantiel⁵⁰ déjà exposée⁵¹. Le deuxième alinéa de la clause d'allèges a pour but de faciliter l'application des franchises de pourcentage, en faveur de l'assuré, puisqu'il stipule un règlement par séries ; mais sur ce sujet nous reviendrons bientôt, lors de l'étude de cette partie de la police du Lloyd's qu'on appelle le *Memorandum*⁵². Enfin, le dernier alinéa ne requiert aucune explication particulière.

D. — Une autre modification de la fin du risque — qui peut aussi influencer, à la fois, le commencement du risque quant à son temps et lieu — résulte du fait que, aux termes de l'article 2-1° du M. I. A., « un contrat d'assurance maritime peut, soit par stipulation expresse, soit par les usages du commerce, être étendu de manière à protéger l'assuré contre les pertes survenues dans des eaux intérieures ou contre tout risque de terre qui se rattache à un voyage maritime ». C'est ce qui arrive par l'introduction de la clause dite « de magasin à magasin » ou, en anglais, *warehouse to warehouse*, qui met à la charge de l'assureur le risque du transport des marchandises depuis la sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à l'arrivée dans les magasins du destinataire, y compris, sous certaines conditions, les risques de séjour à terre et de magasinage.

En Angleterre, après avoir subi maintes modifications de

(50) *Supra*, sous-sect. I, E. L'assuré avait aussi invoqué à ce propos, mais sans succès, une jurisprudence portant sur une disposition de la loi de 1924 sur le transport des marchandises par mer (*Carriage of goods by sea Act*) ; il est intéressant de savoir — en liaison avec l'inexplicable attitude du droit anglais envers le transport par allèges — que l'art. 1 (e) de ladite loi : « Le transport des marchandises comprend la période à partir du chargement jusqu'au moment où elles sont déchargées du navire », signifie, d'après la jurisprudence anglaise, le temps du déchargement complet dans les allèges, et non pas le risque du transport par allèges depuis le navire jusqu'à terre.

(51) *Lindsay Blee Depots, Ltd & Others v. Motor Union Ins. Co.* (1930), 37 Lloyd's List L. H. 222 ; Dor, 23, 256 ; Comp. Bruxelles, 26 déc. 1862, P. A. 1862, I, 332, et 2 mai 1864, P. A. 1864, I, 170 ; Jacobs, *op. cit.*, n° 735 ; Smet, n° 352 ; Persico, *op. cit.*, n° 41 ; Ripert, III, 2733 et note 4.

(52) *Infra* § 49, III, C 2°.

détail⁵³, ladite clause fait partie des *Institute Cargo Clauses*, dont les dernières conditions lui désignent la rédaction suivante :

« Les risques couverts par la présente assurance commencent depuis le moment où les marchandises quittent le magasin et/ou dépôt de la place indiquée dans la police pour le commencement du transit et continuent durant le cours ordinaire de transit, y compris le cas échéant tout transbordement habituel, jusqu'au moment où les marchandises sont déchargées complètement de sur les navires venant de l'étranger au port final. Après quoi cette assurance continue pendant que les marchandises sont en transit et/ou dans l'attente du transit jusqu'à délivrance dans le dernier magasin à l'endroit de destination indiqué dans la police ou jusqu'à l'expiration de 15 jours (ou de 30 jours si la destination pour laquelle les marchandises sont assurées se trouve à l'extérieur des limites du port) suivant ce qui sera advenu en premier lieu. Les limites de temps auxquelles on se réfère ci-dessus compteront à partir de minuit du jour où le déchargement des marchandises ici assurées hors du navire ayant fait la traversée est achevé. Tenu pour couvert moyennant une prime à convenir en cas d'un transbordement, s'il en est effectué un, autrement qu'il est dit ci-dessus et/ou en cas de retard sur les limites ci-dessus provenant de circonstances en dehors du contrôle de l'assuré⁵⁴. »

L'interprétation de cette clause par les cours anglaises est, à peu près, similaire à celle que lui donne la jurisprudence continentale⁵⁵. L'on peut, toutefois, observer un certain flottement dans les décisions anglaises relatives à l'extension du lieu de risques que stipule ladite clause. En principe, il reste établi que si la clause s'étend aux risques terrestres « à partir de la sortie de magasins de l'expéditeur », l'assurance couvre aussi bien le transit terrestre que le séjour dans les magasins au port de l'embarquement avant le départ, quel que soit le propriétaire de ces magasins⁵⁶ ; et il en est de même malgré la prolongation du stationnement et l'accumulation qui peuvent résulter de circonstances de force majeure⁵⁷. Mais l'insertion d'une clause de magasin à magasin n'empêche pas que l'on fasse appel au texte et contexte de la police pour connaître l'endroit où le risque doit commencer ; et en l'absence d'une mention expresse le risque doit être considéré ne commencer qu'au *terminus a quo* maritime et, comme le dit la police du Lloyd's, « à partir de l'embarquement ». Dans une affaire, assez récente, il s'agissait d'un transport de dix balles de couvertures, achetées à Termonde (Belgique), et embarquées sur des chalands jusqu'à Anvers, d'où l'on devait

(53) Pour la rédaction de l'ancienne *Lloyd's warehouse to warehouse clause* ; voy. *supra*, § 31, IV, B₁ ; pour la rédaction de la clause de l'Institut aux conditions du 1-7-27 voy. Smet, p. 814, clause n° 6.

(54) Clause n° 1 (F. P. A. ou W. A.), conditions du 1-4-36.

(55) Smet, n° 356 c: 489.

(56) Cour d'appel des Etats-Unis (9^e Circ.), 18 févr. 1929, Dor, 20, 333.

(57) Chambre des Lords, 3 nov. 1922, Dor, 1, 200.

les envoyer par mer, à leur point de destination dans l'Inde. Arrivées à Anvers, les marchandises furent déchargées et déposées dans un entrepôt, dans l'attente du navire transporteur qui devait arriver le lendemain. La même nuit, l'entrepôt prit feu et les marchandises furent détruites. L'assurance était faite, y compris le risque d'incendie « à et depuis Anvers jusqu'en l'Inde » et la police contenait la clause n° 6 de l'*Institute Cargo Clauses*, qui, en 1920, était rédigée comme suit : « Les marchandises de l'assuré sont couvertes, sujettes aux termes de cette police, à partir du moment où elles quittent le magasin des chargeurs ou fabricants et pendant le transit habituel, etc... ». Jugé que, bien que, lorsque les marchandises sont désignées comme consignées à un endroit où un transbordement par terre est nécessaire, l'incorporation de la clause de magasin à magasin ait pour effet de mettre à la charge des assureurs les risques avant l'embarquement, dans l'espèce les marchandises devaient être considérées comme assurées à partir du port de l'embarquement (Anvers) et le risque ne commençait donc qu'à partir de leur mise à bord (*from the loading thereof*)⁵⁸. Il nous est difficile d'admettre le bien-fondé de cette décision, et, même de ne pas la trouver en contradiction avec certaines autres rendues également par des Cours anglaises⁵⁹. Quoi qu'il en soit, la portée pratique de cet arrêt est infime, puisque les parties ont bien pris soin, depuis, d'indiquer avec précision l'endroit où commence le risque de transport terrestre. Il faut remarquer, en supposant que ladite jurisprudence ne soit pas contredite par quelque arrêt de la Chambre des Lords, qu'une telle précision est encore plus nécessaire avec la nouvelle rédaction de la *Institute warehouse to warehouse clause*. Le transit est aussi couvert par la même clause. Il ne peut pas être, comme on le soutient parfois⁶⁰, illimité, puisque le transport terrestre est l'accessoire de celui maritime et que ce dernier est régi par la règle : l'aventure doit être poursuivie dans un délai raisonnable (art. 48 du M. I. A.). La rédaction de l'Institut parle de certaines limites de temps qui, lorsque la délivrance à destination n'a pas eu lieu auparavant, mettent fin à l'extension de l'assurance aux risques terrestres. A ce propos, il faut observer que ces limites n'en constituent pas, indirectement, d'autres pour le déchargement, puisqu'elles ne comptent qu'à partir de minuit du jour où le déchargement est achevé ; la seule limite au déchargement reste toujours, d'après la loi anglaise, un délai « raisonnable »⁶¹. De plus, si

(58) Haute Cour de Justice, Division de la Chancellerie, 9 avr. 1924, Dor, 7, 247 ; 40 T. L. R. 561.

(59) Voy. notamment Westminster Fire Office v. Reliance Mar. Ins. o. (1913), 19 T. L. R. 668.

(60) Ripert, III, n° 2617.

(61) *Supra*, sous-sect. II.

les limites fixées par la clause sont dépassées, soit à raison de la force majeure, soit à cause de circonstances étrangères au contrôle de l'assuré, l'assurance est prolongée mais il y a lieu à une prime supplémentaire. L'assurance prend fin au moment de la délivrance, non pas au destinataire, mais au dernier magasin de l'endroit de destination désigné par la police ; ce qui signifie que l'assureur n'est plus responsable du moment que la marchandise est déposée en lieu sûr à cet endroit ⁶².

Le principe, auquel nous faisons allusion plus haut, suivant lequel le transport terrestre est l'accessoire de celui maritime est pleinement appliqué en Angleterre. Il en résulte, en premier lieu, que lorsqu'une assurance couvre un transport terrestre en même temps qu'un transport par mer, il ne faut, pour savoir s'il y a déroutement ou changement de voyage, tenir compte que du *terminus ad quem* maritime du voyage ⁶³. Enfin, de même que sur le continent, on y décide que la clause de magasin à magasin ne modifie pas l'étendue de la garantie du risque ⁶⁴. A moins de convention expresse, elle n'a pas pour effet de transformer l'assurance en une assurance tous risques ⁶⁵.

(62) Cour de district Nord de Californie, 6 juillet 1928, Dor, 18, 385. Pour l'interprétation de l'expression « jusqu'au magasin ou endroit auquel les marchandises sont destinées ou ceux où l'on compte les déposer », Voy. *Deutsch-Australische Dampfschiff-gesellschaft v. Sturge* (1913), 30 T. L. R. 137.

(63) *Simon, Israel & Co. v. Sedgwick* (1893), 1 L. R. Q. B. 303 ; Voy. sur cet arrêt, *infra*, § 34, IV, B ; *ibid.* Ripert, III, 2618.

(64) Smet, n° 356 ; Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 5 mars 1930, Dor, 22, 252 et note.

(65) Le risque de pluie, lors du séjour à terre n'est pas couvert, Trib. mixte d'Alexandrie, 11 fév. 1929, Dor, 19, 228 ; voy. pourtant, Trib. mixte d'Alexandrie, 27 fév. 1929, Dor, 19, 229.

§ 34

LIBERTE DE SE DIRIGER ET FAIRE ESCALE
(LIBERTY TO TOUCH AND STAY)

And it shall be lawfull for the said ship etc., in this voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any ports or places whatsoever... and wheresoever for all purposes (1)... whithout prejudice to this insurance.

« Et ledit navire, etc., aura le droit, dans ce voyage, de se diriger et faire voile vers et de toucher à et de séjourner dans tous les ports ou endroits quelconques... n'importe où et à toutes fins... sans préjudice pour cette assurance. »

I

Généralités

A. — Historiquement, cette clause semble devoir son origine aux polices florentines du xv^e et du xvi^e siècles². Son existence, ainsi que le montre clairement son texte, tient à l'intention des parties d'éviter la nullité de l'assurance pour déroutement (*deviation*) et de permettre au navire une certaine liberté de route, escales et mouvements. A sa première lecture, cette clause, que l'on appelle en anglais: *to touch and stay clause*, paraît stipuler une liberté de mouvements du navire tellement grande, que l'on voit difficilement comment le déroutement pourrait avoir lieu lorsque le trajet du navire unit les deux points extrêmes du voyage indiqué par la police. Mais l'on sait que le voyage, ainsi déterminé, ne se confond pas avec la route du navire qui est le trajet que le navire doit accomplir pendant le voyage³. Quelle que soit, dans une police, l'abondance de détails définissant le voyage, il existe dans tous les pays certains principes, d'habitude très similaires, qui régissent et, en même temps, constituent un cadre à la question de la route d'un navire. On ne peut donc passer à l'interprétation de notre clause qu'en supposant con-

(1) Les mots « and wheresoever for all purposes » ne font pas partie de la police-type de la loi de 1906, mais ont été introduits en 1921 dans l'imprimé Lloyd's, au milieu d'un blanc et à sa place.

(2) Gow, p. 58.

(3) Ripert, III, 2739.

nus les principes du droit anglais relatifs au déroutement. Cette dernière question étant déjà relevée par les divers ouvrages et revues spécialisés dans le droit général d'assurances maritimes anglaises⁴, tout au moins sous ses traits principaux, nous exposerons, pour mémoire, simplement un résumé du droit et de la jurisprudence anglaise en la matière.

B. — D'après le *Marine Insurance Act* de 1906, confirmant sur tous les points une jurisprudence constante et ancienne, il y a déroutement (*deviation*) lorsque le navire n'a pas suivi la route indiquée par la police (art. 46-2° a) ou lorsque, si rien n'était stipulé dans la police, il s'est écarté de la route suivie d'après les habitudes et les usages maritimes (art. 46-2° b). Sauf stipulation ou usage contraire, la route à suivre consiste en un trajet direct et sans escales suivant une ligne idéale droite ou telle qu'elle est établie par les usages nautiques. Le navire peut s'écarter de la ligne directe et faire des escales, même en l'absence de toute stipulation expresse de la police, lorsque l'usage du commerce le permet et un tel déroutement et escale restent couverts car considérés comme faisant, dans l'intention des contractants, partie du voyage. Mais il faut que l'usage soit notoire et clairement établi ; une simple habitude de l'assuré de suivre telle route et faire certaines échelles ne suffirait point⁵. Quand, en échange, la police indique clairement le trajet à suivre et les escales permises, tout autre trajet ou escale, même permis par l'usage, et sans influence sur le risque ou la prime, sont considérés comme un déroutement, les indications de la police devant être suivies dans le sens littéral le plus strict⁶. Pourtant, cette stricte interprétation semble quelque peu contredite par l'article 47 qui stipule qu'il y a déroutement si, lorsque la police indique plusieurs ports de déchargement, le navire touche un ou plusieurs d'entre eux dans un autre ordre que celui prévu par la police (art. 47-1°) ou si, lorsque le *terminus ad quem* est stipulé être « jusqu'aux ports de déchargement » sans autre précision qu'une certaine région où ils se trouvent, le navire les visite dans un autre ordre que celui géographique (art. 47-2°). Dans les deux alinéas dudit article il est stipulé une dérogation en cas d'usage contraire ou d'une « raison suffisante contraire »⁷, et Arnould ne manque pas de se demander si, malgré les stipulations de la police, l'usage contraire oblige les parties ou, comme il le croit, leur donne

(4) Bosc, p. 157 et s. ; Smet, nos 310, 313, 314 et 367 ; Voy. aussi (en matière d'affrètement) un très intéressant arrêt de la Chambre des Lords, du 11 mars 1929, Dor, 21, 175 et la note d'observations.

(5) Arnould, I, sect. 391 ; Phillips, I, sect. 988 ; Dor, 21, p. 195.

(6) Arnould, I, sect. 392 ; cf. art. 46-2° (a).

(7) Expression constituant une innovation de langage, par rapport à la jurisprudence antérieure à la loi, et qui semble vouloir se référer aux « excuses légales » de l'art. 49-1° de la même loi, Arnould, I, sect. 393, note (u).

seulement la faculté de déroger à l'ordre établi par la police⁸. D'une manière générale le droit anglais paraît, jusqu'à maintenant, similaire aux principales législations continentales⁹. C'est en échange sur la sanction du déroutement et sur le régime des excuses légales, différant suivant qu'il y a déroutement, ou changement de voyage et vaisseau, ou abandon de voyage, que la loi anglaise se distingue de celle de certains autres pays.

C. — En Angleterre le déroutement exonère l'assureur, mais cette règle est soumise à certaines restrictions. On soutient que le principe y est que la sanction s'applique même lorsque le risque n'a pas été modifié par le déroutement¹⁰ ; ce qui serait pareil à la loi française¹¹, un peu différent de la loi belge¹² et nettement contraire à la loi allemande qui décide que l'assureur est tenu si le déroutement n'a aucune influence sur le risque¹³. En réalité *l'ensemble* des solutions anglaises ne peut être comparé à aucun système admis par un seul autre pays étranger : il y a, en dehors des traits particuliers, des solutions qui sont admises par certains pays mais repoussées par d'autres, et enfin, un régime du changement de voyage nettement distinct de celui du déroutement, particularité de droit anglais qui n'a aucun équivalent sur le continent.

Tout d'abord il n'est pas exact que le droit anglais sanctionne le déroutement par la résolution de la police et qu'il ne tient pas compte de la modification du risque. Le système adopté dans ce pays est mixte. D'un côté l'on y décide que le déroutement arrivé avant un sinistre suffit pour exonérer l'assureur même si au moment du sinistre le navire avait repris la route normale quittée pendant un certain temps (art. 46-1°) et que le déroutement n'ait eu aucune influence sur le sinistre¹⁴. Mais, d'autre part, la jurisprudence anglaise a toujours admis que les sinistres antérieurs à un déroutement incombent à l'assureur. L'article 46-1° confirme cette solution et décide que « l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du déroutement », c'est-à-dire au moment où le navire, tout en se dirigeant vers la même destination, quitte la route en usage. Le point commun à la route normale et à celle que le navire a préféré suivre s'appelle le *dividing point*¹⁵. De plus, le déroutement doit

(8) *Op. cit.*, I, sect. 394 ; comp. Eldrige, *Marine Policies*, 2^e édit. par H. Atkins, Londres 1924, p. 83 et s.

(9) Dor, 21, note précit.

(10) Arnould, I, sect. 377.

(11) Ripert, III, 274Q.

(12) Smet, n° 269 et s.

(13) Art. 814-1° C. com.

(14) Arnould, I, sect. 377 ; voy. pourtant, *infra* sous-sect. III.

(15) Arnould, I, sect. 380 ; *contra*, en France, Ripert, III, 2740 et note 2 ; pour les autres pays, même solution qu'en Angleterre, Smet, n° 272.

avoir pris place; l'intention d'en commettre un ne doit pas être prise en considération (art. 46-3°). Sur ce dernier point, encore, aucune comparaison ne peut être faite avec les législations continentales pour une simple mais très importante raison : à la différence du droit anglais, les principales législations d'autres pays assimilent le changement du voyage au changement de route et, dans un sens ou dans l'autre, une solution commune régit cet aspect de la question. En Angleterre, le changement de voyage et le déroutement étant soumis à deux régimes différents, l'intention de commettre une de ces deux modifications du risque est sanctionnée différemment suivant que l'on se trouve dans un cas ou dans l'autre. Cette particularité du droit anglais mérite que l'on s'arrête un instant non seulement parce que la question n'a jamais été traitée, à notre avis, d'une façon claire mais aussi pour en montrer ses inconvénients et critiquer ce que nous considérons le seul point faible d'un système autrement très pratique.

D. — Nous avons déjà brièvement montré, lors d'une section précédente, les différences entre l'abandon du voyage (*abandonment of voyage*), le changement de voyage (*change of voyage*) et le déroutement (*deviation*)¹⁶. Depuis la loi de 1906, le premier de ces termes, qu'on employait avant comme synonyme du deuxième, a disparu du langage juridique. Des situations comme celle où le navire quitte le port de départ pour une autre destination ou celle où le navire commence le voyage à un autre endroit que le port de départ spécifié par la police, ne portent plus aucun nom et ne peuvent être englobées sous aucun des trois susdits termes. Les deux hypothèses sont prévues, respectivement, par les articles 43 et 44 de la loi de 1906 qui stipulent la nullité *ab initio* de la police¹⁷ : il y aura alors lieu à une ristourne de prime, car celle-ci devient sans cause, mais sans aucune indemnité pour l'assureur, ce dernier n'ayant comme ressource qu'une demande habituelle en dommages et intérêts. D'autre part, l'expression *change of voyage* devient une notion précise et ne signifie plus, aux dires de l'article 45-1°, que le fait d'avoir modifié volontairement la destination du navire après le commencement du risque. Toute la distinction entre le changement de voyage, ainsi défini, et le déroutement consiste uniquement dans le changement de destination. Le navire s'éloignerait-il tellement de la route en usage que le voyage devienne, en fait, un autre que celui assuré, si l'on ne peut prouver l'abandon du port de destination le mouvement n'est considéré que comme simple déroutement ; cette solution, que

(16) *Supra*, § 30, I, B, 2°.

(17) Voy. pourtant distinctions à faire suivant que l'assurance est faite « à partir de » ou « à et depuis » un certain port, *supra*, § 30, I, B, 2°.

n'approuve pas la doctrine, est très défavorable aux assureurs — si l'on suppose, bien que cela arrive rarement, qu'une clause permette seulement le déroutement — car c'est à ce dernier à faire la preuve par tous les moyens qu'il s'agit d'un changement de voyage¹⁸. L'intérêt pour l'assureur de faire cette preuve consiste aussi dans le fait que, si dans les deux cas il n'y a que résiliation de la police, en cas de changement de voyage l'assureur est déchargé de toute responsabilité « à partir du moment du changement, c'est-à-dire à partir du moment où l'intention de modifier le voyage a été manifeste, et il n'est pas nécessaire que le navire ait en fait abandonné le trajet du voyage, prévu par la police, au moment où la perte se produit » (art. 45-2°)¹⁹. Ainsi, si l'on suppose qu'une perte soit arrivée avant que le navire ait pu exécuter son intention d'abandonner la route normale, l'assureur en sera responsable en principe et au premier abord. Mais s'il peut montrer que, avant la perte, l'assuré avait décidé de se diriger vers un autre port de destination²⁰, on serait dans le cas d'une intention de changement du voyage et, en conformité avec l'article 45-2°, l'assureur sera exonéré. La preuve d'une simple intention, au sens littéral du mot, n'est pas suffisante ; il faut prouver quelque chose de plus précis et ferme, à savoir la décision ou ce que la loi appelle : « l'intention manifeste »²¹. Or, c'est justement là une source de nombreuses difficultés et il est impossible d'apercevoir quelque critérium admis par la jurisprudence anglaise dans l'admission de cette preuve. Le simple fait de charger une cargaison destinée à un autre port que celui indiqué dans la police comme port de destination, n'est pas, par lui-même, une preuve suffisante d'un *change of voyage*, car cela pouvait être fait dans l'intention de s'arrêter, en route, à un tel port et continuer le voyage jusqu'au port de destination ; dans ce cas il n'y aurait qu'intention de déroutement et la responsabilité de l'assureur continue jusqu'au moment où il devient effectif²². De même, l'examen des connaissements ne permet pas toujours de conclure à l'intention de changer de voyage : si une assurance est faite « jusqu'aux ports de déchargement » et que la charte-partie n'en indique qu'un seul, la

(18) Arnould, I, sect., 380 ; note (a) et sect. 382 ; voy. pourtant *Ibid.* sect. 384.

(19) Sur ce point la jurisprudence des Etats-Unis est différente ; on y décide, en effet, que si l'intention la plus certaine de changer le voyage ne s'est pas manifestée par un acte qui affecte ou change le risque, l'assureur reste responsable des pertes arrivées avant que le navire quitte la route normale, tout comme s'il n'y avait qu'une simple intention de déroutement, Phillips, I, sect. 966 ; Kent, *op. cit.*, III, 317, qui critique, ainsi que le premier auteur, cette solution.

(20) Car autrement il n'y aurait qu'intention de déroutement. D'autre part le raccourcissement du voyage par l'arrêt dans un port d'échelle n'emporte pas résolution de l'assurance, Arnould, I, sect. 388.

(21) Comp. Smet, n° 274.

(22) Arnould, I, sect. 388.

perte arrivée entre ce dernier port et un autre, où le navire se dirigeait par suite d'une entente entre l'armateur et l'affréteur, incombe à l'assureur²³. En général il y a très peu de jurisprudence récente sur la question à cause de l'emploi des clauses spéciales qui permettent, moyennant une prime supplémentaire, le changement de voyage ou le déroutement. Les difficultés de la preuve constituent, néanmoins, le seul point faible de la construction législative anglaise du problème dont nous venons de relever les principaux aspects.

E. — L'article 49 de la loi de 1906 énumère les excuses légales du déroutement, excuses qui sont aussi celles du retard dans l'exécution du voyage. En effet, avant la loi de 1906, la jurisprudence considérait que dans l'assurance au voyage, l'aventure doit être poursuivie avec une diligence « raisonnable », et à moins d'une excuse légitime, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où le retard est considéré comme excessif. Ce principe a été confirmé par l'article 48 du M. I. A., et, comme dans le temps, les mêmes faits excusent à la fois le retard et le déroutement. D'ailleurs, avant 1906, le terme « déroutement » (*deviation*) était considéré comme englobant la notion du « retard » (*delay*). Tout spécialement dans le cas où la police contenait une « clause de déroutement » (*deviation clause*), la jurisprudence la considérait comme couvrant aussi le retard. Au point de vue de la procédure, elle admettait même qu'une action en résiliation de la police pour cause de déroutement (*plea of deviation*), permettait au tribunal de discuter uniquement sur le retard, tout comme si l'action n'avait pour objet que le retard²⁴. Aujourd'hui, la loi de 1906 en fait deux termes séparés. Il semble, pourtant, qu'en cas de besoin la même confusion de termes puisse prévaloir encore actuellement²⁵.

L'énumération, fort claire et détaillée, des excuses légales du déroutement et retard faite par l'article 49-1° du M. I. A., soulève deux observations très importantes. Une première, que certains auteurs ont déjà judicieusement mise en relief²⁶ a trait à la rédaction de l'article 49-1° (*d*) qui stipule que l'assureur reste encore responsable « quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire pour la sécurité du navire ou de l'objet de l'assurance ». Il n'y a aucune difficulté pour le cas où le navire se trouvait en danger. L'on se demande, au contraire, si, dans une assurance corps,

(23) *Kynance SS Co v. Young* (1911), 16 Com. Cas. 123.

(24) Arnould, I, sect. 376, note (i) et 409, note (h).

(25) *Hood v. West End Motor Car Packing Co.* (1917), 2 K. B. 38 (C. A.) ; *Thames & Mersey Mar. Ins. Co. v. Van Laun*, (1917) 2 K. B. 48 et note ; Hart et Simey, dans Arnould, I, sect. 376, note (i) et (h) ; *contra*, *Maritime Ins. Co v. Stearns* (1901), 2 K. B. 912.

(26) Bosc, *op. cit.*, pp. 170-171.

le déroutement ou retard sont excusables en cas de danger à la cargaison ; ou si dans une assurance d'une partie de la cargaison, les mêmes opérations n'exonèrent pas l'assureur si elles sont motivées par un danger à l'autre partie, la non assurée, de la cargaison. Il semble — c'est du moins l'avis de la doctrine, car la jurisprudence ne s'est pas encore prononcée — que l'article 49, en entier, ne doit pas être considéré comme limitatif, et que dans les deux cas, à l'encontre d'une interprétation littérale de la section 1^o, alinéa *d*, on décide que l'excuse est valable²⁷. Une deuxième observation a trait à la rédaction de l'article 49-1^o (*b*) qui excuse les mêmes modifications du risque quand ils sont « causés par des circonstances qui échappent au contrôle du capitaine ou de son commettant ». Comme on le voit, le danger auquel on veut échapper ne doit pas être obligatoirement un risque assuré. Cette solution, la seule qui soit logique — puisque, comme le disait Phillips²⁸, l'assurance d'un péril n'implique pas dans l'intention des parties que la chose assurée ne puisse pas éviter d'autres périls sans que l'assurance soit résiliée — est le contraire de celle adoptée par l'article 59 du M. I. A. pour le changement de navire. Nous avons fait remarquer que, contrairement à la jurisprudence antérieure, cette disposition de la loi de 1906 stipule que le transbordement n'est excusable que s'il a été rendu nécessaire par la réalisation d'un risque assuré ; et aussi que, dans l'attente d'une décision judiciaire, la doctrine est unanime à critiquer cette distinction injustifiable²⁹. Mais un autre commentateur étranger du droit anglais, et l'un des plus savants, en remarquant également cette différence de traitement, rapproche le changement du voyage du transbordement, pour opposer ces derniers au régime des excuses légales du déroutement³⁰. Ce rapprochement, répétons-le³¹, est erroné car, en droit anglais, *rien* n'excuse le changement de voyage, aussi étrange que cela puisse paraître ; et ce détail, que personne ne semble avoir remarqué, est dû, à notre avis, à la signification restrictive du *change of voyage*, telle que nous venons d'exposer.

.....
 Grâce à ce succinct résumé du droit anglais en matière de déroutement, retard et changement de voyage, il nous sera plus facile de passer à l'interprétation de la clause « *to touch and stay* » et des questions connexes qui se rattachent à cette clause. Pour plus de clarté, nous emprunterons le plan de l'exposé que fait Arnould³², sur le même sujet, et étudie-

(27) Hart et Simey, dans Arnould, I, sect. 428 ; A. Cohen, dans *Halsbury's Laws of England*, XVII, sect. 784.

(28) *Op. cit.*, sect. 1025.

(29) *Supra*, § 28, I, C. 1^o.

(30) Smet, n^o 310.

(31) *Supra*, § 28, note 13.

(32) *Op. cit.*, sect. 398 et s.

rons dans les trois sous-sections qui vont suivre, trois ordres de question : (II) Dans quels ports et pour quelles raisons peut le navire se diriger et faire escale lors d'un voyage assuré sous la clause « *to touch and stay* » ; (III) Temps et possibilité de mouvement dans une escale permise ; (IV) De quelques clauses spéciales de déroutement et changement de voyage.

II

Dans quels ports et pour quelles raisons peut le navire se diriger et faire escale lors d'un voyage assuré sous la clause " *to touch and stay* "

A. — Avant que la clause de la police du Lloyd's ait été adoptée dans la rédaction qu'elle garde à l'heure actuelle, la pratique connaissait d'autres clauses très similaires, permettant au navire de « toucher » (*to touch, to call*), ou de « toucher et séjourner » (*to touch and stay*) ou de « toucher, séjourner et faire des opérations de commerce » (*to touch, stay and trade*), à un ou plusieurs ports. A une certaine époque, la jurisprudence anglaise interprétait ces diverses clauses uniquement à raison des termes employés, admettant telle liberté de mouvements du navire sous une de ces clauses, que ne le permettait une autre, et le contraire, sans tenir compte de la volonté des parties ou du but du voyage, tels qu'ils pouvaient résulter des autres termes de la police³³. Par la suite ce système d'interprétation changea complètement, et les Cours décidèrent qu'en principe, vu la diversité des clauses, leur interprétation se guidera sur l'intention des parties et le but du voyage, quelle que soit l'ampleur des termes employés. En règle générale, ainsi qu'il résulte des nombreuses décisions rendues à ce sujet, une clause « *to touch and stay* » serait-elle aussi libéralement libellée que celle de la police du Lloyd's, ne permet au navire qu'une liberté d'échelle strictement limitée aux ports qui se trouvent sur la route expressément ou implicitement convenue, soit la route en usage, en ordre direct et géographique. Car, comme le disait Lord Mansfield, l'expression « toucher et séjourner à tous les ports ou endroits quelconques » doit être interprétée en liaison avec l'expression « dans ce voyage », et plus le voyage est vaguement indiqué dans le blanc qui suit la clause « à et depuis » plus il faut revenir aux règles de droit commun concernant la route que doit suivre un navire entre

(33) Arnould, I, sect. 399 ; Bosc, p. 168.

deux points déterminés³⁴. Il y a là un parfait exemple d'application du principe dit de l'*ejusdem generis*, principe de droit anglais sur lequel nous reviendrons dans une section ultérieure, et d'après lequel lorsque des termes spécifiques sont suivis et amplifiés par des termes généraux, ceux-ci doivent être limités dans leur application aux choses de même espèce que les termes spécifiques qui les précèdent³⁵. Toutes les fois où la jurisprudence anglaise a admis que les ports d'échelle pouvaient être en dehors de la route en usage, ou que l'escale pouvait avoir lieu dans un autre ordre que celui géographique direct, elle ne le fit qu'en présence des clauses ou termes d'où il résultait une intention contraire des parties contractantes. Tel est le cas de la clause « backwards and forwards » ou « in any direction », qui autorise des échelles rétrogrades³⁶. Il en est de même lorsque l'interprétation des termes laissant supposer une plus grande liberté de mouvements. Ainsi un navire assuré « à et depuis Antigua jusqu'en Angleterre, avec la faculté d'escales à une ou à toutes les îles des Antilles, y compris la Jamaïque » avait chargé une cargaison à l'île Saint-Kitts (Antilles) qui est située très en dehors de la route usuelle Antigua-Angleterre. Il a été jugé qu'il n'y avait pas déroutement car l'exemple de faculté d'escale à Jamaïque, qui se trouve à 500 milles de la route directe, permettait de supposer que les parties avaient entendu que le navire fasse escale même en dehors de la route usuelle³⁷. Aujourd'hui, la loi de 1906, a confirmé cette interprétation puisque la Règle 6^e de son Annexe I décide que :

« En l'absence d'une autre autorisation ou usage, la faculté de toucher et de rester dans tout port ou endroit quelconque (*at any port or place whatsoever*) n'autorise pas le navire à s'éloigner de la route de son voyage depuis le port de départ jusqu'au port de destination. »

B. — Quels que soient les termes de notre clause, il ne suffit pas que le port touché soit celui permis par la police ou par son interprétation, mais il faut encore que l'escale ait été faite pour une raison en liaison avec le but du voyage tel que contemplé par les parties. L'existence des mentions comme « for all purposes » (à toutes fins) ou « for all purposes whatsoever » (à toutes fins quelles qu'elles soient) n'empêcheraient pas l'application de cette règle, que la juris-

(34) Lavabre v. Wilson (1779) ; 1 Dougl. 284 et non pas, comme il est dit dans les Observations précit. du Dor, 21, p. 201, dans l'affaire Gairdner v. Senhouse (1810), 3 Taunt., 16 (par erreur Gairdner y passe pour Gardner) ; pour la jurisprudence récente voy. Observat. précit. Dor, 21, p. 201.

(35) *Infra*, § 40.

(36) Chambre des Lords, 21 juin 1926, Dor, 15, 171 ; Cour d'appel, 3^e Circuit (Etats-Unis), 24 sept. 1928, Dor, 19, 286.

(37) Metcalfe v. Pary (1814), 4 Camp. 123 ; et toute la jurisprudence sous, Arnould, I, sect. 401 à 405.

prudence anglaise interprète très sévèrement pour l'assuré. En conformité avec cette règle établie pour la première fois par Lord Ellenborough³⁸, en 1813, on a jugé qu'il y avait déroutement par le fait qu'un navire assuré « à et depuis Hull (Angleterre) jusqu'à son port ou ports de *chargement* dans la Baltique ou le Golfe de Finlande, avec faculté de toucher et faire escale à tous ports ou endroits quelconques, à toutes fins, et spécialement à Elsinore (Danemark), sans que cela soit considéré un déroutement », avait fait escale à Elsinore pour décharger la cargaison mise à bord à Hull. Car, comme le dit la Cour, le but du voyage était la recherche du fret, ainsi que l'indique l'expression « jusqu'aux ports de chargement » (*until her ports of loading*), et ceci ne permettait pas de faire escale pour décharger des marchandises³⁹. Cette décision très sévère pour l'assuré semble en contradiction manifeste avec une autre, rendue dans une espèce à peu près pareille, où l'on considéra que « décharger » était une opération permise par la clause « à toutes fins, quelles qu'elles soient » (*for any purpose whatsoever*). « Une telle clause, dit le juge Park, ne peut être plus générale et plus ample... Si les assureurs admettent de s'obliger sous de tels termes, ce n'est que leur faute »⁴⁰. Malgré cette opinion dissidente, la règle posée par Lord Ellenborough, a continué à être appliquée par les nombreuses décisions qui sont intervenues jusqu'à nos jours sur cette question⁴¹.

C. — En résumé, l'interprétation de la clause « *to touch and stay* » paraît être la suivante :

1° Quelles que soient les mentions manuscrites complétant ladite clause, la route du navire reste celle déterminée par les mentions de la police relatives au voyage, ou, à leur défaut, celle déterminée par les usages nautiques et commerciaux⁴².

2° La faculté d'escales, permise par la clause, doit être interprétée, à moins que les termes ne montrent une intention contraire, claire et manifeste, comme permettant au navire de faire échelle aux ports : a) se trouvant dans l'ordre géographique sur la route du navire, et b) que le but de l'aventure donnait une raison de visiter.

(38) *William v. Shee* (1813), 3 Camp. 469.

(39) *Solly v. Whitmore* (1821), 5 B. & Ald. 45.

(40) *Armett v. Innes* (1820), 4. J. B. Moore, 150 ; et *Arnould*, I, sect. 405, note (g).

(41) *Arnould*, I, sect. 405 à 411. Pour la jurisprudence récente, voy. : Haute Cour de Justice, 2 avril 1924, Dor, 7, 237 ; confirmée en Cour d'appel d'Angleterre, 12 avril 1924, Dor, 9, 313 ; Chambre des Lords, 10 déc. 1925, Dor, 13, 156 ; Ch. des Lords, 21 juin 1926, Dor, 15, 171.

(42) Il faut aussi tenir compte du changement des usages commerciaux. Ainsi l'introduction de lignes régulières dans le transport maritime a modifié substantiellement les conceptions du déroutement par la substitution de la *ligne* à la *route*. Voy. pour une telle hypothèse, l'interprétation du déroutement dans les connaissements Ch. des Lords, 11 mars 1929, Dor, 21, 175 et note précitée.

III

**Temps et possibilité de mouvements
dans une escale permise**

Il paraît, au premier abord, assez difficile de rencontrer quelque difficulté à ce sujet, une fois qu'il est établi que les raisons de faire échelle doivent être connexes au but du voyage et que dès que la cause qui excuse le déroutement (et donc une escale), et le retard, a cessé d'exister, le navire doit reprendre son trajet normal et continuer son voyage avec une diligence raisonnable (art. 49-2° du M. I. A.). En réalité, la question qui se pose sous ce titre est de savoir si lors d'une escale permise, car faite sur la route en usage et pour une raison connexe au but du voyage, le navire peut aussi se livrer à des occupations étrangères au but du voyage.

Après certaines hésitations, la jurisprudence anglaise, ainsi que celle américaine, s'est décidée dans le sens que toute opération étrangère au but du voyage est permise au navire du moment que, l'escale étant régulière, ces opérations n'ont pas modifié le risque ou causé du retard supplémentaire. Dans le cas contraire il y aurait déroutement⁴³.

Dans l'affaire qui établit ce principe⁴⁴, l'espèce était la suivante : un navire et son fret avaient été assurés « à partir du port ou ports de chargement sur la côte d'Espagne jusqu'à Londres, avec la faculté de toucher et faire escale à quelque port ou endroit quelconques sans que cela soit considéré un déroutement ». Le navire s'arrêta à Gibraltar pour faire des provisions, comme il était d'usage, et pendant son séjour là-bas, il prit à bord, pour les transporter, quelques caisses de dollars métalliques. Après quoi le navire se perdit en route. La Cour considéra qu'il n'y avait pas déroutement puisque, l'escale étant permise, le chargement des caisses de dollars s'était effectué pendant le chargement des provisions et avant que ce dernier soit fini et que, de plus, le fait que la tentation de capture était accrue par la présence à bord d'un trésor n'était pas une modification du risque susceptible de décharger l'assureur. Cette solution, d'une portée pratique assez minime, est applicable quel que soit l'objet de l'assurance⁴⁵. Son importance tient, à notre avis, dans le fait que, étant toujours valable, elle nous fournit un exemple d'où il résulte que : a) le retard est assimilé au déroutement, et b) que la modification du risque a son influence sur le fait de savoir si le déroutement exonère ou non l'assureur ; et ce dernier point confirme nos précédentes affirmations concernant le

(43) Arnould, I, sect. 407-410 ; Philipps, I, sect. 999.

(44) *Raine v. Bell* (1808), 9 East, 195.

(45) Arnould, I, sect. 408.

système mixte adopté par le droit anglais en matière de déroutement ⁴⁶.

IV

De quelques clauses spéciales de déroutement et changement de voyage

A. — La clause « *to touch and stay* » de la police du Lloyd's, ainsi que d'autres clauses pareilles, malgré les termes « aura le droit... de se diriger et faire voile vers et de toucher... dans tous les ports ou endroits quelconques », ne permet, en réalité, aucune possibilité de déroutement. Les explications précédentes nous ont montré que ladite clause équivaut, tout au plus, à une « clause d'escales », la seule faculté qu'elle accorde, sous réserve de nombreuses restrictions, étant celle de faire échelle à certains ports sur la route en usage. La nécessité d'une clause concédant à l'assuré le droit de dérouter s'est fait sentir, en Angleterre, plus qu'ailleurs, pour deux motifs particuliers à la législation de ce pays : d'abord, si le déroutement est dû à la négligence ou erreur du capitaine, il n'est pas couvert par la baraterie assurée, car de tels faits ne rentrent pas dans la définition restrictive anglaise de la *barratry* ⁴⁷. En second lieu, cela tient aux régimes différents auxquels la législation de ce pays soumet le déroutement et le changement de voyage. Ce dernier motif explique aussi pourquoi les clauses introduites par les parties couvrent, d'habitude, le déroutement et le changement de voyage à la fois.

B. — En principe les clauses de déroutement n'ont aucune raison d'exister dans l'assurance à temps. Les polices sur corps et à temps, si elles ne sont pas faites, — comme il arrive parfois pour le corps des navires étrangers — au long cours (*world-wide sailing*), contiennent toujours une limite de navigation permise. En Angleterre, ces limites sont imposées moyennant l'insertion de ce qu'on appelle les garanties expresses (*express warranties*) ; le déroutement équivaut alors à une violation de garantie (*breach of warranty*), et les clauses excusant une telle violation, moyennant une prime supplémentaire, portent le titre générique de *warranty agreement*. Mais comme ces notions n'ont rien de spécial à

(46) *Supra*, sous-section, I, C.

(47) *Infra*, § 39, II, B, où l'on verra que pour qu'il en soit autrement il faudrait que le déroutement ou retard soient dus à l'acte criminel ou frauduleux du capitaine ou de l'équipage. Dans ce sens restrictif, la *barratry* est un risque assuré de plein droit par toute police anglaise. C'est pourquoi la disposition de l'art. 49-1^o (g) du M. I. A. qui excuse « le déroutement et le retard causés par la baraterie du capitaine ou équipage, si la baraterie est un des dangers contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré », paraîtra aussi étonnante que superflue.

la question qui nous préoccupe, nous renvoyons leur étude à une section ultérieure ⁴⁸.

Nous ne parlerons ainsi que des principales clauses dans l'assurance au voyage. Parmi plusieurs variantes, celle qui a été adoptée par les Conditions de l'Institut des Assureurs maritimes de Londres, est rédigée comme suit :

« Tenu pour couvert en cas de déroutement ou de changement de voyage, pourvu qu'avis en soit donné et que toute prime supplémentaire réclamée ⁴⁹, soit acceptée dès réception des avis. »

Dans cette rédaction, ladite clause, que l'on appelle, indifféremment, *change of voyage clause*, ou *deviation clause*, fait partie des *Institute Clauses* pour l'assurance sur corps ⁵⁰. Mais sous une forme presque similaire, elle fut longtemps employée également dans les polices sur facultés.

Quel que soit l'objet de l'assurance et la rédaction de la clause, il faut considérer que cette dernière couvre aussi le « retard » ⁵¹. De plus, même si la clause ne l'indique pas expressément, elle comporte une condition implicite que l'avis du changement de voyage ou de route, sera donné aux assureurs *immédiatement* après la réception de nouvelles par l'assuré ⁵².

Enfin, quelle que soit l'ampleur de ses termes, la clause ne peut pas être considérée comme ayant pour effet d'accorder au capitaine une liberté illimitée dans le choix de la route à suivre. Le libre arbitre du capitaine doit s'exercer dans les limites de la justice et de la raison et les déroutements ne sont autorisés que dans la mesure où ils sont compatibles avec le but du voyage que l'on révèle, comme d'habitude, par tous les moyens de preuve ⁵³. Ce qui est très logique car autrement, sous prétexte de la liberté de déroutement, on peut arriver à modifier complètement le voyage prévu et, comme le disait Desjardins, d'aller de Marseille à Sète en

(48) *Infra*, § 48, II, B, 4^o. La navigation faite à l'encontre de l'usage des places, peut constituer, même dans les polices à temps, un déroutement. C'est pourquoi nous rappelons l'existence d'une clause « ... avec faculté de naviguer avec ou sans pilotes, de remorquer ou assister des navires ou autres bâtiments en toutes situations, etc... » qui fait partie de toutes les *Institute Hulls*, à temps (clause n^o 3) ou au voyage (clause n^o 17), conditions du 1-6-36 ; pour la traduction de la rédaction de 1931, voy. Smct, p. 764 (clause n^o 4) et p. 781 (clause n^o 18) ; Comp. Police française sur corps, de 1928, conditions particulières, § 8.

(49) La stipulation des primes supplémentaires « à être agréées » est permise par l'art. 31-2^o du M. I. A. ; voy. *infra*, § 48, II, B, 1^o.

(50) *Institute Voyage Hulls*, clause n^o 16 ; *Hulls-F. P. A. abs.*, clause n^o 9 ; toutes aux conditions du 1-6-36.

(51) *Supra*, sous-sect. I, E et jurisprudence précitée sous la note 25.

(52) *Thames & Mersey Mar. Ins. Co. v. Van Laun*, précit. ; *Hood v. West End Motor Car, etc. Co.*, précit.

(53) *Margetson v. Glynn* (1893) A. C. 356 ; *Leduc v. Ward* (C. A.) (1888), 20 Q. B. D. 475 ; *Morrisson & Co v. Shaw Savill & Co*, (1916) 2 K. B. 783 ; *Ibid.* en matière d'affrètement, Ch. des Lords, 11 mars 1929, Dor, 21, 175 et note, précit. ; comp. *Bordeaux*, 3 août 1891, R. I. D. M., VII, 426.

faisant le tour de l'Afrique⁵⁴. Sur ce point la jurisprudence anglaise est très sévère, d'autant plus qu'elle fait appel aux notions extrêmement précises que le droit anglais a donné au « changement de voyage ». Nous finirons donc par l'exposé d'une affaire, Simon, Israel et Co. v. Sedgwick (1893), 1 L. R. Q. B. 303, où l'on solutionna une difficulté de cette nature à l'aide de toutes les notions que nous venons d'exposer sur le déroutement et changement de voyage en droit anglais. Dans l'espèce il s'agissait d'une police flottante faite sur un imprimé habituel du Lloyd's⁵⁵ : « sur l'intérêt qui existe ou sera déclaré après, à et depuis le fleuve Mersey ou de Londres jusqu'à quelque port au Portugal ou en Espagne, de ce côté du Gibraltar, et de là par transport terrestre à quelque endroit dans l'intérieur de l'Espagne ou du Portugal, y compris tous risques, quels qu'ils soient, à partir du moment où les marchandises quittent leur magasin en Grande-Bretagne, et tous risques de quelques sortes jusqu'à leur livraison en sûreté au magasin du consignataire, avec faculté de toucher et faire escale à quelques ports ou endroits et pour quelque fin nécessaire ou non, y compris toute liberté accordée par les connaissements ». De plus, une clause manuscrite stipulait que « le déroutement et / ou changement de voyage et / ou transbordement non inclus dans cette police seront tenus pour couverts moyennant une prime à être agréée ». Des marchandises furent en effet envoyées par les chargeurs, de Leeds à Madrid, le 2 mars 1892. Le 3 mars, les assurés firent la déclaration d'aliment et le 10 mars, ayant appris que le transport maritime se faisait par le *Lope de Vega*, le nom du navire fut déclaré. En même temps les assureurs furent prévenus que le transport maritime était de Liverpool à Séville, d'où comme ils avaient l'habitude, les chargeurs avaient l'intention de transporter la marchandise par chemin de fer jusqu'à Madrid. Le navire sombra en route vers l'Espagne, sur le trajet commun aux navires en partance pour les ports de l'Atlantique et de la Méditerranée sur les côtes d'Espagne. Quand le sinistre fut porté à la connaissance des assurés, ceux-ci découvrirent que le navire était parti de Liverpool vers Huelva, à l'ouest, et Carthagène, à l'est de Gibraltar, et que le connaissement portait que les marchandises étaient en partance pour Carthagène. D'une parfaite bonne foi ils annoncèrent leur erreur aux assureurs et leur offrirent de payer la prime supplémentaire. Les assureurs refusèrent, en arguant que le voyage à Carthagène n'était pas assuré et en première instance et en Cour d'appel, car l'affaire n'alla pas plus loin, ils eurent gain de cause. Voici quelques-uns des principaux motifs à la base de cette décision :

(54) *Op. cit.* n° 477.

(55) *Voy. supra*, § 28, note 4.

1° Quand l'assurance couvre un transport terrestre en même temps qu'un transport par mer il ne faut, pour savoir s'il y a déroutement ou changement de voyage, tenir compte que du *terminus ad quem* du voyage maritime, qui est la partie essentielle du contrat dont le caractère reste celui d'un contrat d'assurance maritime, le transport terrestre n'étant que l'accessoire du voyage par mer. Dans l'espèce le point de destination n'était pas, comme le prétendait l'assuré, Madrid, mais Séville ou tout autre port à l'ouest de Gibraltar ; il n'y avait donc pas qu'un simple déroutement. Tout au plus pouvait-on parler d'un changement de voyage, puisque la destination avait été changée.

2° Mais la Cour trouva qu'il n'y avait même pas de changement de voyage ⁵⁶, puisque la destination n'avait pas été changée en cours de route. Ainsi que le prouvait le connaissement, le changement avait été décidé dès avant le départ. Le navire avait, par suite, commencé un voyage « différent » et le risque, sous la présente police, n'avait jamais commencé à courir (*the risk has never attached*). « La clause de changement de voyage, dit la Cour, ne peut jouer que lorsque la police a commencé ses effets par le commencement d'un voyage qui, s'il n'avait pas été changé, était celui prévu par la police ». En d'autres mots, un « voyage changé » ne signifie pas un « voyage différent ». Cette solution a été confirmée à la lettre par les articles 43, 44 et 45 de la loi de 1906, qui, comme nous l'avons déjà montré ⁵⁷, admet qu'il n'y a *change of voyage* que quand le port de destination a été changé après le commencement du risque. L'interprétation que ledit arrêt donna à la clause reste encore valable à l'heure actuelle. Pour en atténuer la sévérité par rapport aux chargeurs de bonne foi, qui se voient ainsi frustrés du bénéfice de l'assurance par la négligence ou l'erreur d'un armateur, les assureurs ont consenti, eux-mêmes, à changer la rédaction de la *deviation clause* dans les polices sur facultés. Le texte adopté quelques années après ledit arrêt fait aujourd'hui partie des *Institute Cargo Clause* ⁵⁸ et est ainsi conçu :

« Tenu couvert, contre une prime à débattre, dans le cas de déroutement ou changement de voyage, ou autre variation du risque, par raison de l'exercice de quelque liberté accordée à l'armateur ou frêteur par le contrat d'affrètement, ou à cause de quelque erreur ou omission dans la description de l'intérêt assuré, navire ou voyage. »

(56) Les conclusions que Boac, *op. cit.*, p. 162 et s., après un succinct exposé de l'affaire, tire de cet arrêt sont, sur ce point, complètement erronées.

(57) *Supra*, sous-sect. I, D.

(58) Clause n° 3 (W. A. et F. P. A.), conditions du 1-4-36.

LA CLAUSE D'ESTIMATION (VALUATION CLAUSE)

The said ship, etc., goods and merchandises, etc., for as much as concerns the assured, by agreement between the assured and the assurers in this policy, are and shall be valued at...

« Ledit navire, etc., marchandises et biens, pour ce qui concerne l'assuré par convention entre l'assuré et les assureurs dans cette police, sont et seront évalués à... »

I

En droit anglais, l'estimation de l'objet assuré n'est pas obligatoire. L'article 27-1° de la loi de 1906, stipule, en effet, que la police peut-être, soit évaluée (*valued policy*), lorsqu'elle spécifie la valeur de la chose assurée convenue entre les parties, soit non évaluée (*unvalued policy*) lorsqu'il n'y a pas cette indication. Dans le langage commun la police non évaluée était, autrefois, appelée aussi *open policy* (police ouverte). Mais le législateur a préféré éviter (art. 28) ce dernier terme car, en langage technique, il était plutôt employé — et il l'est surtout aujourd'hui — pour désigner cette espèce de police flottante (*floating policy*) que l'on appelle « à alimenter »¹.

La clause d'évaluation de l'imprimé du Lloyd's est faite, comme son texte l'indique, pour une estimation globale du navire et de la cargaison. Cela tient uniquement au fait qu'à l'époque où le texte fut conçu, l'assuré était le plus souvent propriétaire, à la fois, du corps et de la cargaison du navire. Aujourd'hui, lorsqu'on assure un seul de ces objets, ou tout autre à sa place, l'évaluation ne s'applique qu'à ce seul intérêt assuré (*subject-matter insured*)². Au point de vue matériel, il n'est point besoin, si on suppose qu'il s'agit d'une assurance sur facultés, de rayer du texte les mots « navires, etc. », du moment qu'on a indiqué, comme on le fait toujours, par une mention manuscrite, que l'objet de l'assurance est une cargaison (*cargo*). Or cette indication est toujours

(1) Voy. *supra*, § 28, note 4.

(2) Sur l'intérêt assurable (*insurable interest*), Voy. Boec, pp. 11-35.

faite, en cas d'assurance Lloyd's, justement dans le blanc de l'évaluation. La raison est, comme nous l'avons dit maintes fois, que ce blanc est matériellement le plus grand parmi tous les autres du même imprimé. C'est pourquoi on y trouve d'ailleurs la plupart des autres détails portant sur les conditions qui régissent l'assurance dans chaque espèce. Mais comme l'espace y est quand même assez réduit par rapport au nombre des clauses que la rédaction périmée et ancienne de l'imprimé oblige d'ajouter de nos jours, un style télégraphique, assez similaire à celui employé dans l'arrêté d'assurance (*slip*), est né : dans le blanc on n'insère que le titre, et parfois le titre en abrégé, de clauses convenues, on ajoute qu'un tel risque est inclus ou exclu, et en marge de la police on colle des papillons imprimés (*printed clauses*), où l'on marque à l'aide d'un cachet (*stamped clauses*), les détails des clauses régissant l'assurance. L'emploi actuel des *Institutes clauses* a beaucoup facilité cette pratique, et dans notre aperçu sur le rôle de ces dernières clauses dans l'assurance Lloyd's, nous avons brièvement indiqué la manière matérielle dont on procède pour rédiger la police ³.

Il n'est pas facile au lecteur, non habitué à la pratique du Lloyd's, de connaître à première lecture la valeur agréée dans une police Lloyd's évaluée. Ce qui prête à confusion, c'est le fait que le montant de l'assurance (*amount insured*) ou somme assurée, qui constitue la limite de l'engagement des assureurs, est indiqué à trois endroits de la police. On en fait d'abord mention dans le blanc qui suit le signe « £... » qui se trouve, comme nous le savons, en haut de la marge gauche de l'imprimé, au-dessous du sceau à l'ancre du Lloyd's et des lettres S. G. Cette mention de la somme assurée, que l'article 34-4° du M. I. A. rend obligatoire, représente le montant total des souscriptions de tous les assureurs, souscriptions qui paraissent au *verso* de la police d'une manière qui sera prise en considération dans une section prochaine ⁴. Enfin, le montant de l'assurance est aussi indiqué dans le blanc destiné à l'évaluation de l'objet assuré. Voici, à titre d'exemple, comment l'on remplit pratiquement ce blanc dans une assurance de £ 1.000, et puis dans une autre de £ 500, sur un objet évalué à £ 1.000.

« £ 1.000 sur 15 tonnes de moteurs Diesel, en pièces détachées évaluées (*valued*) £ 1.000. »

Soit, dans le deuxième cas d'assurance partielle :

« £ 500 sur... (comme plus haut) évaluées £ 1.000. »

Mais dans notre premier exemple, celui de l'assurance complète, ou, comme on dit en anglais, d'une « assurance au plein montant de l'évaluation » (*insurance to the full amount*

(3) *Supra*, § 18 et § 21, IV.

(4) *Infra*, § 50.

of the valuation), il arrive très souvent que le blanc de la clause d'évaluation soit rempli simplement de la manière suivante :

« £ 1.000 sur... (comme plus haut) ainsi évaluées (so valued) ». Par conséquent, la seule différence pratique entre une police du Lloyd's évaluée et une ouverte n'est pas, comme on le dit souvent, le fait que le blanc de la clause d'estimation est rempli ou non, mais celui que dans le premier cas il y a indication de la valeur agréée faite dans l'une des deux manières que nous venons d'exposer. Car la simple mention « £ 1.000 sur fret » insérée dans le blanc d'une police du Lloyd's, ne suffit pas, nous dit un arrêt anglais, pour considérer la police comme évaluée ⁵.

Autre détail pratique : la police évaluée moderne ne contient que rarement des évaluations globales aussi simples que celle indiquée dans nos exemples précédents. D'habitude, pour les marchandises, on procède à une division par séries, avec indication de la marque, des numéros de débarquement, etc., de la même manière en usage sur le continent, et dans le même but à savoir, favoriser l'assuré dans l'application des diverses franchises lors du règlement de l'indemnité. Il en est de même pour le corps. Voici un exemple simplifié d'une évaluation d'un navire moderne ⁶ :

Coque (hull) et matériaux	£ 350.000
Machines et chaudières	200.000
Accessoires et aménagements (fittings)	45.000
Installation spéciale (appareils frigorifiques, etc., s'il y en a)	20.000
Installation de radio	5.000
Total	£ 620.000

La police contient alors une clause qui stipule que l'assureur payera l'avarie « sur le tout ou sur chaque partie (ou évaluation) comme si elle était séparément assurée ». L'intérêt de cette pratique, le même que celui dans les polices sur facultés, sera exposé en détail dans une section suivante ⁷.

II

A l'exception de certaines polices sur le fret, l'emploi des polices ouvertes est presque inconnu en Angleterre. Ce fait tient aux avantages légaux et commerciaux que présente la police évaluée dans ce pays. Etudier les avantages et inconvénients de l'évaluation dans le droit d'assurances maritimes

(5) *Asfar v. Blundell* (1895), 2 Q. B. 196.

(6) L'imprimé *American Institute Time Hulls*, contient même plusieurs espaces blancs pour l'indication de la valeur agréée de diverses parties du navire.

(7) *Infra*, § 49, III, C.

anglais serait, dans le cadre d'un commentaire de la police Lloyd's, une tâche impossible. En effet, une telle étude demanderait des explications sur un nombre d'autres questions uniquement de droit général, ce qui est en premier lieu étranger au sujet de notre ouvrage. D'ailleurs, pour autant que la complexité et l'étendue du sujet l'ont permis, il existe à ce sujet d'excellents développements dans les quelques ouvrages et revues de spécialités des commentateurs étrangers du droit anglais d'assurances maritimes⁸ qui sont à la base de notre travail et que, nous ne saurons trop le répéter, nous ne faisons que compléter et non point les remplacer. Mais, par la force des choses, il se trouve que toutes ces sources d'information ne contiennent que des explications dispersées, parce qu'arrangées d'après le plan classique des ouvrages de *droit général*, et très abrégées, parce que se basant sur les ouvrages anglais spécialisés en la matière. Le côté pratique, l'illustration par des exemples de jurisprudence, y sont fatalement limités, quand ils ne font pas complètement défaut, et l'on n'y trouve que la substance de la théorie législative.

C'est sur ces derniers aspects, la pratique et la jurisprudence, que nous avons décidé d'intervenir. Notre fil conducteur, l'assurance au Lloyd's, nous aurait ouvert un terrain extrêmement réduit puisque, sur la plupart des points, ce qui était il y a très longtemps l'usage particulier du Lloyd's est devenu la pratique commune de tous les assureurs anglais. Il reste pourtant quelques habitudes en usage seulement au Lloyd's. Leur nombre est infime, et, en tout cas, leur exposé ne saurait être compris sans que les notions de droit général anglais en la matière soient clairement présentes à l'esprit des lecteurs. C'est pourquoi nous avons pensé recourir à un compromis : à l'aide des notions de droit général rappelées brièvement et d'une manière extrêmement claire, nous étudierons l'importance de l'évaluation conventionnelle dans l'assurance maritime anglaise, les avantages et inconvénients de la solution anglaise, en insistant sur la pratique des assureurs de ce pays et spécialement, là où il y aura lieu, sur celle du Lloyd's. Tout cela dans le cadre de deux sections qui vont suivre, sur la police évaluée (§ 36) et sur la police ouverte (§ 37), les explications concernant la dernière étant volontairement plus succinctes que pour la première. Après mûre réflexion nous avons aussi décidé d'éviter les comparaisons avec le droit étranger, même sur les points les plus saillants, la solution contraire demandant des développements trop étendus pour le cadre et l'espace strictement limités de notre ouvrage. Cela n'empêchera pourtant le rappel des principales sources de documentation sur les solutions et études les plus récentes de droit comparé.

(8) Les œuvres précitées de MM. Bosc, de Smet, Cl. Persico et les notes et observations publiées par les Revues *Autran* et *Dor*, doivent à nouveau être rappelées.

LA POLICE EVALUEE

I

Généralités

A. — En droit anglais, l'estimation de la chose assurée, faite par les parties contractantes, oblige l'assureur et l'assuré d'une manière absolue. Il y a là une application pure et simple du principe de la force obligatoire de la convention.

Le même principe est en vigueur sur le continent et si on y déroge parfois, dans le contrat d'assurance, c'est, enseigne-t-on, pour sauvegarder l'application de cette autre règle juridique, beaucoup plus importante, à savoir que l'assurance est uniquement un contrat d'indemnité.

Nous ne saurons, une fois de plus, reprendre cette éternelle controverse ayant trait au bien-fondé de diverses applications de ce dernier principe dans les législations continentales, ni même celle portant sur sa nature, à savoir s'il est de droit impératif ou, comme nous le croyons, de droit supplétif. Toujours est-il que le caractère indemnitaire a sa raison d'être malgré l'affaiblissement qu'il a subi au cours des siècles par les nouvelles conceptions du contrat d'assurance en général¹. Mais l'on peut aussi observer qu'au point de vue de son application il est toujours resté un idéal législatif, jamais atteint, et que son existence a abouti, dans tous les pays, et quels que soient les systèmes admis, à une indemnité imparfaite et à des solutions qui ne sont pas toujours une preuve de sa confirmation.

La loi anglaise admet aussi la règle que le contrat d'assurance est un contrat d'indemnité. Cette préoccupation se lit dans toutes ses dispositions, et a été maintes fois affirmée par la jurisprudence qui est à sa base. Pourtant on n'y a pas cru, pour cela, devoir déroger au principe de la force obligatoire de la convention. On a trouvé, au contraire, des solutions qui admettent la coexistence des deux principes, sans aucun préjudice pour l'un en faveur de l'autre. La force obligatoire de la valeur agréée, comme nous le verrons aussi, a abouti, dans ce pays, à des solutions parfois illogiques. Mais, en les

(1) Ripert, III, 2363 et 2364.

additionnant, elles ne nous semblent pas d'un poids supérieur à celles admises sur le continent, dans les pays dont la législation se réclame le plus d'une œuvre de logique en plus de l'équité. Qu'il nous suffise de penser, rien que pour le droit français et belge, aux difficultés relatives à l'évaluation insuffisante par distinction — et le fait même qu'on les sépare — de l'assurance insuffisante ; aux inextricables essais de distinction entre les diverses clauses de valeur agréée² et les présomptions artificielles que l'on attache à chacune de ces clauses, pour que d'une manière ou d'une autre on en arrive à faire échec à la force de la convention ; aux défauts de logique, qui s'attache fatalement aux solutions de fortune et aux systèmes où l'on admet des compromis, dans la possibilité de révision de l'évaluation exagérée et l'impossibilité de la toucher si elle est insuffisante, et dans les exceptions jurisprudentielles et parfois légales³ faites pour admettre en certains cas une force absolue à l'évaluation conventionnelle⁴. Rien de tout cela en Angleterre. Quelques règles simples, un nombre de situations limitées, l'application simultanée des deux susdits principes, ont abouti à un système qui a sacrifié la logique juridique pure, à une logique terre à terre, inhérente aux besoins de la pratique commerciale qui demande par dessus tout un régime de stabilité et de simplicité. L'absence complète, dans la doctrine anglaise, de toute explication relative à des problèmes nombreux qui font l'objet de controverses classiques entre les auteurs des divers autres pays, pousse inévitablement le commentateur étranger à conclure à un état réduit des instruments d'analyse juridique en droit anglais. Il y a là encore un sujet, aussi vaste que délicat, qu'il nous est interdit de toucher. Pourtant, à la recherche des détails sur lesdits problèmes, nous fûmes embarrassé par l'absence de tout renseignement dans la doctrine anglaise. Mais nous en sommes encore à hésiter s'il faut trouver en cela quelque défaut. Car, ainsi qu'on le verra bientôt, le système jurisprudentiel et légal anglais sur la portée de la valeur agréée est, sur l'ensemble, d'une élégance juridique qui n'a rien à envier aux législations des autres pays.

B. — L'article 27 de la loi de 1906, après avoir établi qu'une police peut être évaluée (*valued*) ou non évaluée (*unvalued*) (al. 1^{er}), et défini la première de ces deux notions (al. 2), stipule dans son troisième alinéa que :

(2) Lafargue, *La clause de valeur agréée dans les assurances terrestres et maritimes*, Thèse Paris 1936, pp. 180 et s.

(3) Art. 213 des lois coordonnées belges, et art. 20 de la loi belge du 11 juin 1874.

(4) Voy. résumé de ces difficultés, dans l'excellent ouvrage de M. Smet, *op. cit.*, n^{os} 405, 406, et 410-416 ; pour la portée et le sens de la valeur agréée en droit comparé, voy. Note sur Cour de cassation du Royaume d'Italie, 12 avril 1934, *Dor.* 31, 274.

« Sous réserve des dispositions de la présente loi et en l'absence de fraude, l'évaluation fixée par la police fait entre l'assuré et l'assureur preuve complète de la valeur assurable de la chose assurée, que la perte soit totale ou partielle. »

L'origine de cette disposition est une jurisprudence constante et séculaire. Malgré certaines hésitations assez isolées, dont nous ferons bientôt parvenir l'écho, il est permis de dire que ce principe fut déjà admis à une époque qui se confond presque avec le temps de l'introduction de l'assurance en Angleterre, puisque, vers le milieu du XVIII^e siècle, Lord Mansfield, la plus grande autorité du droit anglais en matière d'assurance, en parle déjà comme d'une chose certaine et depuis longtemps établie⁵. Son continuateur, Lord Ellenborough, est du même avis⁶; Lord Campbell déclare, dans l'affaire *Irving v. Manning* (1848), 1 H. of L. Cas. 287, où la Chambre des Lords admit le même principe, que l'évaluation fait preuve pour toutes les difficultés pouvant se présenter sous un contrat d'assurance maritime; les mêmes paroles furent répétées, presque textuellement, par le Chief Justice Cockburn, dans une autre affaire importante, *North of England Ins. Assoc. v. Armstrong* (1870), L. R. 5 Q. B., et par le juge Wills, auteur d'un *Mémorandum sur la police évaluée, la sur-assurance et la perte totale présumée*, qui passe pour le document le plus complet sur la question de l'évaluation en droit anglo-saxon⁷ et dont nous retrouverons quelques citations au cours de nos explications suivantes. Une abondante jurisprudence⁸, ainsi que la majorité de la doctrine⁹ partagent le même avis.

En résumé, la force de la valeur agréée dans la police est considérée comme absolue, et comme l'affirme la doctrine moderne de ce pays, « il n'y a, en droit anglais, aucune exception à cette règle », quelle que soit la situation qui puisse se présenter¹⁰. Les termes clairs de la disposition précitée de l'article 27 du M. I. A. mettent fin à une certaine controverse déniaut la force absolue en cas d'avarie particulière des marchandises, controverse dont nous montrerons bientôt l'origine et la portée, et confirment ainsi la jurisprudence antérieure qui admit ce principe.

Il nous reste à étudier les diverses applications de cette

(5) *Lewis v. Rucker* (1761), 2 Burr. 1171.

(6) *Stevens, On Average*, 5^e édit., Londres 1835, p. 183.

(7) Ce travail fut publié en 1867 et servit de base à la Conférence de Buffalo (États-Unis) de 1874. Pour les textes, voy. Annexe I VII du Rapport de l'*Unseaworthy Ships Commission* de 1874.

(8) Citée par les notes de Arnould, I, sect. 339-361.

(9) *Gow*, p. 67 et s.; *Hart & Simey*, dans Arnould, 11^e édit., I, sect. 340 et 341; *Parson, op. cit.*, I, pp. 261, 262; opinions de tous les juges précités; *contra*: certaines affirmations faites bien avant la loi de 1906 par Arnould, 2^e édit., pp. 361-362, et *Phillips*, I, sect. 1182, 1183; *Ibid.* *Eldrige, op. cit.*, p. 101 et s.

(10) Arnould, 11^e édit., I, sect. 341.

règle, les dérogations que le susdit article laisse prévoir et le fait de savoir s'il s'agit vraiment des dérogations, la sauvegarde du principe indemnitaire et enfin, les avantages et inconvénients de cette solution et la manière dont la pratique anglaise se comporte vis-à-vis de ses applications.

II

L'évaluation insuffisante

A. — Il y a évaluation insuffisante, lorsque la chose assurée est estimée dans la police à une valeur inférieure à sa valeur réelle.

Il y a, au contraire, assurance partielle¹¹, avec application de la règle proportionnelle, quand on a stipulé une indemnité qui est inférieure à la valeur réelle de la chose assurée. « Quand il y a évaluation insuffisante, dit M. Ripert, les parties entendent mettre les valeurs assurées aux risques des assureurs pour le tout ; leur convention ne porte que sur l'évaluation des objets. Au contraire, il y a assurance partielle lorsque les parties stipulent une indemnité qui ne correspond pas à la valeur des objets assurés. La police ne prétend pas évaluer les valeurs assurées, mais elle fixe l'indemnité à payer au cas de sinistre sur justification des valeurs réelles ». D'où, dans ce dernier cas, application de la règle proportionnelle¹². Tout ceci est parfaitement juste pour autant que l'on se réfère, dans le premier cas, à une police évaluée, et dans le deuxième, à une police ouverte.

Mais qu'arrive-t-il si les deux situations se présentent sous une police évaluée ?

Sur le continent, la doctrine enseigne simplement que, l'estimation conventionnelle peut être révisée s'il y a surévaluation, et lie, au contraire, les parties s'il y a sous-estimation¹³. L'on ne manque pas, d'ailleurs, de remarquer les conséquences qu'il en résulterait au point de vue du règlement d'indemnité. Sauf les cas d'une perte totale ou de la perte d'une partie de l'objet assuré, l'assureur serait défavorisé par une sous-estimation. « Dans les cas les plus fréquents, écrit Vivante, c'est-à-dire dans les cas d'avaries partielles¹⁴, l'assureur devra payer celles-ci intégralement, bien qu'en réalité il n'ait pas assuré et n'ait pas reçu de primes pour la valeur entière de l'objet assuré ; il sera ensuite soumis au délaissement, lorsque le dommage dépassera les 3/4 de la valeur

(11) Ou « assurance insuffisante » expression qui prête à confusion et que nous éviterons d'employer.

(12) *Op. cit.*, III, 2550.

(13) Smet, n° 406.

(14) Il s'agit là de l'avarie particulière par la perte de qualité.

d'estimation ; en définitive, l'assureur subira un préjudice, par suite de l'estimation trop faible, toutes les fois où sa responsabilité devra se mesurer d'après le dommage effectif subi par les choses assurées » ¹⁵. A cela il faut ajouter que l'assureur est désavantagé en cas de contribution d'avarie commune, lorsque l'évaluation de la police est inférieure à la valeur qu'on attribue à la chose assurée dans le règlement d'avarie commune, et dans le calcul des franchises. D'où des critiques de la doctrine contre cet état de choses qui, dit-on, ne peut être admis que si les parties avaient attaché à l'évaluation l'importance d'un forfait, ce qui aurait pour résultat que la valeur réelle des choses assurées deviendrait indifférente au point de vue des effets du contrat ; mais, outre le fait que cela paraît contestable, il y a lieu à critiquer même la solution qui admet que la preuve de cette intention résulterait du simple fait que l'évaluation est indiquée dans la police ; l'exception ne pourrait être faite, comme l'ont décidé la plupart des arrêts, que si la police contenait la clause « valeur agréée » ou « vaille que vaille », ou autre pareille ¹⁶. D'où encore, la lutte des assureurs contre l'évaluation insuffisante ¹⁷.

B. — Comment se pose ce problème en Angleterre ?

Tout d'abord il est à remarquer que l'on n'a jamais fait, dans ce pays, de distinction entre la valeur déclarée et la valeur agréée, et donc, entre les diverses manières de stipuler l'estimation de la chose agréée. Quelle que soit la rédaction de la clause, l'évaluation indiquée dans la police lie les parties. Et elle les lie d'une manière absolue. Au point de vue pratique les mêmes inconvénients se présentent, en cas de sous-estimation, pour l'assureur anglais que pour les assureurs des autres pays et par suite le premier a aussi tâché d'y remédier par tous les moyens. En partie il a réussi à l'aide de diverses clauses que nous passerons bientôt en revue ¹⁸. Pour l'autre partie on raisonne tout à fait autrement que sur le continent. Il n'y a là, dit-on, qu'un risque inhérent du métier qui est largement compensé par les avantages résultant de la pratique des polices évaluées, tant au point de vue de la facilité des règlements d'avaries et de la preuve du montant de l'intérêt de l'assuré, que par suite de certaines conséquences que la sous-estimation produit parfois en faveur des assureurs. Le contrôle que, grâce aux registres de classification, les assureurs sont en mesure d'exercer sur l'évaluation des navires diminue en fait l'importance de ce problème dans l'assurance corps. Dans l'assurance sur facul-

(15) *Op. cit.*, n° 138.

(16) Smet, n° 406.

(17) Pour la France, voy. Ripert, III, 2549 bis.

(18) *Infra*, sous-sect. VI.

iés où ce contrôle est, au contraire, assez illusoire, les inconvénients apparaîtront davantage. Mais, comme partout ailleurs, sous l'impulsion de la concurrence, les assureurs ont consenti à avantager l'assuré dans le règlement de l'indemnité, par la clause du règlement « par séries ou sur l'ensemble » et par d'autres moyens assez connus pour qu'on les rappelle ici. D'un autre côté il est certain que les instruments modernes employés dans le « commerce » des assurances, comme les statistiques et les perfectionnements techniques du transport maritime, ont beaucoup contribué à diminuer l'élément « chance » ou « hasard » en faveur du « calcul ». On arrive donc à admettre plus facilement que la valeur réelle de l'objet assuré doit de moins en moins entrer en compte, et que, sans que cela soit un axiome, la prime doit être calculée en fonction de la nature et étendue du risque et sur la base du montant souscrit. L'évaluation tient fonction d'un forfait, pour tous les effets du contrat, sans aucune distinction. Ce serait prendre d'une main ce que l'on a donné de l'autre que de demander à l'assuré, malgré la valeur agréée, la justification des valeurs réelles, à quelque fin que cela soit. C'est pourquoi on n'a jamais introduit, ni essayé d'introduire, dans les polices anglaises, une clause dite « nonobstant... », comme celle de l'article 16 de la Police française sur facultés de 1928, clause peut-être bien pratique, mais profondément illogique dans une police évaluée¹⁹.

C. — Au point de vue juridique, il n'y a pas de problème de sous-évaluation en droit anglais. La jurisprudence, et aujourd'hui la loi de 1906, ne veulent connaître que l'assurance, soit totale, soit partielle ; et dans ce dernier cas, il y a application de la règle proportionnelle.

L'article 81 du M. I. A., que l'on cite parfois pour parler de l'évaluation insuffisante en droit anglais²⁰, confirme nos affirmations, car il ne traite que de l'assurance partielle ou insuffisante. Sous le titre : « L'effet de la sous-assurance » (*effect of under insurance*) il stipule en effet que :

« Lorsque l'assuré est assuré pour une valeur inférieure à la valeur assurable ou, dans le cas d'une police évaluée, pour un montant inférieur à l'évaluation de la police, l'assuré est considéré comme son propre assureur pour la différence non assurée. »

La force de l'évaluation est absolue, disait la jurisprudence antérieure à la loi et notamment le fameux arrêt *Irving v. Manning* (1847), 1 H. L. Cas. 287, de la Chambre des Lords : on ne peut y toucher en aucun cas tant que la police

(19) Laffargue, *op. cit.*, n° 109, avec l'opinion duquel nous ne sommes d'accord que pour autant que l'existence de cette clause est critiquée.

(20) Smet, n° 421.

reste valable, les parties ayant entendu donner à l'évaluation l'importance d'un forfait. Y a-t-il quelque dérogation faite par la loi anglaise à cette règle. Nous affirmons, bien qu'on ait prétendu le contraire, en Angleterre même, qu'il n'y en a pas.

D. — L'on cite couramment ²¹ comme un premier exemple de dérogation à la force de l'évaluation l'article 73-1° du M. I. A. qui stipule, en résumé, qu'en cas d'indemnité d'assurance pour contribution d'avarie commune, il y aura lieu à l'application de la règle proportionnelle lorsque la valeur contributive de l'objet assuré dans le règlement d'avarie commune est supérieure à l'évaluation de la police ; de plus, en cas d'avarie particulière dont l'assureur est responsable et qui a entraîné une réduction de la valeur contributive, son montant doit être déduit de l'évaluation pour établir ce sur quoi l'assureur est tenu de contribuer ²². Cet article confirme : une jurisprudence antérieure qui s'est manifestée, peu avant la loi, par un arrêt de la Chambre des Lords, du 5 avril 1902, dans l'affaire *SS. Balmoral Co. v. Marten* (1902), A. C. 511 ; R. I. D. M. XVIII, 374, et, à peu de différence près, la pratique antérieure en usage au Lloyd's, telle qu'elle était consacrée par la Règle 40 de *Rules of practice of the Association of Average Adjusters*, pour l'assurance corps, qui est encore en vigueur ²³.

En ce qui concerne d'abord l'application de la règle proportionnelle, on a très bien observé que loin d'être une exception à la force de l'évaluation, elle ne fait que la confirmer et ne constitue qu'une de ses conséquences normales ²⁴. On peut donc simplement résumer et préciser ces observations. Les assureurs ne sont pas admis à prouver que la valeur réelle est plus élevée que la valeur agréée. Mais la police ne peut, par elle-même, montrer ce que les assureurs doivent payer qu'au cas de perte totale. Toutes les fois où il s'agit d'une perte autre que totale, il faut avoir recours à des preuves extrinsèques au contrat d'assurance pour établir le quantum du dommage. Une fois celui-ci établi, on l'applique à la valeur agréée, la seule qui compte entre l'assureur et l'assuré. Nous retrouverons ce raisonnement, qui n'a rien de spécial à la sous-estimation ou à l'avarie commune, en étudiant le moyen par lequel on combattit en Angleterre une

(21) Smet, n° 421.

(22) Le deuxième alinéa de l'art. 73 stipule que les mêmes principes doivent être appliqués pour les frais de sauvetage (*salvages charges*) ; mais ce terme a une signification précise et ne se confond nullement avec les frais de conservation faits en vertu de la clause *sue & labour* ; voy. distinction et différence de traitement, *infra*, § 45, I, B, 4°.

(23) Voy. texte et différence avec l'art. 73 du M. I. A. dans Arnould, II, sect. 1005, et dans les très intéressantes Observations sur Cour suprême des États-Unis, 27 mai 1929, Dor, 20, 269, à la p. 286 et 293.

(24) Observations précitées, Dor, 20, 288-289 ; Laffargue, *op. cit.*, n° 90.

doctrine dite « de l'ouverture de la police » (*opening the policy doctrine*) qui déniait, mais sans aucun succès, la force absolue de la police²⁵. Pour revenir à notre situation, le règlement régulièrement établi oblige l'assureur, en Angleterre²⁶, comme partout ailleurs. Comme il ne s'agit pas ici d'une assurance de responsabilité, la seule chose dont l'assureur doit tenir compte est le taux de contribution. Une fois celui-ci établi, on l'applique à la valeur agréée. Quant à la déduction des avaries particulières, il n'y a pas plus de dérogation à la force absolue de l'évaluation dans ce cas qu'il n'en était pour la contribution d'avarie commune. Ici encore nous n'innovons rien en observant, comme on l'a déjà fait²⁷, que lorsqu'une avarie particulière a été remboursée par l'assureur, la valeur de la chose en risque est automatiquement diminuée du montant de l'avarie particulière payée. S'il y a perte totale, l'assureur ne doit payer que la différence. C'est comme s'il n'y avait qu'une partie de l'intérêt en risque (*short interest at risk*) et, dit l'article 75-2° de la loi de 1906, l'assureur peut toujours faire la preuve de ce fait. De plus, l'article 77-2°, de la même loi, ne stipule-t-il pas que lorsqu'une perte partielle n'a pas été l'objet d'une réparation ou indemnité l'assuré ne peut récupérer que la perte totale ? L'on comprend par suite que la déduction de l'avarie particulière ne puisse être faite que lorsque l'assureur est responsable des avaries particulières. L'article 73-1° semble le stipuler assez clairement quand il dit qu'il faut déduire de l'évaluation le montant de l'avarie particulière « qui constitue une déduction de la valeur contributive, et pour laquelle l'assureur est responsable ». Mais, en ce qui concerne l'assurance corps, la pratique anglaise, telle qu'elle est résumée dans la Règle 40 de *Rules of Average Adjusters*, suit une règle contraire et applique la déduction dans tous les cas ; ce qui n'a pas été sans soulever des nombreuses critiques surtout que le calcul est en réalité plus compliqué que de la manière que nous venons de rappeler pour mémoire²⁸. Le système adopté par l'article 73 précité a été longtemps repoussé par la jurisprudence américaine qui se prononçait pour l'obligation, de la part des assureurs, de payer le montant intégral de la contribution d'avarie commune telle qu'elle était ressortie par le règlement. La solution anglaise n'était suivie que par les tribunaux d'un seul Etat, celui du Massachusetts, qui appliquait la Règle dite de Boston. Les cours fédérales se prononçaient dans un sens opposé aux arrêts rendus dans le Massachusetts. Ce ne fut que dernièrement

(25) *Infra*, sous-sect. III, B.

(26) *Infra*, § 39, II, A, 4°.

(27) *Observ. précit. Dor*, 20, pp. 292-293.

(28) Arnould, II, sect. 1005 et notes (p) et (r) ; *Observ. précit. Dor*, 20, pp. 293-294 ; voy. aussi *infra*, § 45, II, B, 4°.

que la Cour Suprême des Etats-Unis, par son arrêt du 27 mai 1929, Amer. Maritime Cas., 825 ; Dor., 20, 269 et note, admit le système anglais. Il y a toutefois lieu à faire beaucoup de réserves sur la question de savoir si cet arrêt, rendu dans une assurance facultés, a une portée générale et s'il s'applique aussi à l'assurance sur corps²⁹.

E. — Les susdites observations sur la déduction de l'évaluation du montant des avaries particulières pour le calcul de l'indemnité d'assurance pour contribution d'avarie commune nous suggèrent le rapprochement avec une situation similaire, où l'on peut aussi se demander si l'on ne déroge pas à l'évaluation.

C'est le cas du déchargement partiel fait avant une perte totale quand, l'évaluation étant insuffisante, il arrive par suite de ce déchargement que la somme assurée correspond exactement à la valeur de la partie restée en risque.

Supposons, par exemple, une assurance de £ 60.000 sur une cargaison estimée dans la police au même montant, mais valant en réalité £ 90.000. Avant l'arrivée du sinistre, 1/3 de la cargaison a été débarquée. Combien devra payer l'assureur ?

Sur le continent, chose étonnante, l'assureur est tenu de payer £ 60.000, car, dit-on³⁰, s'il est vrai que cela semble illogique, et que l'assuré, sauf convention contraire, doit dans ce cas être tenu pour son propre assureur pour le surplus, il n'y a là qu'une fiction ; de plus l'assureur serait mal venu à se plaindre si la prime fixée par la police était au moins égale au montant de celle qu'il aurait exigée dans le cas où l'expédition assurée ne se serait composée, dès l'origine, que des marchandises demeurées exposées aux risques.

Pour les détails de cette solution et en ce qui concerne la non application de la fiction on invoque d'ailleurs de subtiles raisonnements que nous ne pouvons même pas critiquer pour ne les avoir pas compris.

Pourquoi consacrer légalement ou jurisprudentiellement une fiction si on ne l'applique pas ?

Il est bien étonnant de trouver dans des pays où la lutte contre la sous-évaluation est passée du domaine d'une préoccupation pratique à celui juridique, la majorité de la doctrine se prononce pour ce cadeau fait à l'assuré³¹.

En Angleterre, la solution est différente. Il y a assurance

(29) Audouin, *L'avarie commune dans ses rapports avec l'assurance maritime*. Etude Dor., 22, 1, p. 19 ; pour les détails complets de l'évolution de la jurisprudence américaine, Voy. observ. précité, Dor., 20, 281 à 283. Le moyen d'assurer la part restant à la charge de l'assuré par suite de l'application de la règle proportionnelle, est l'emploi des polices d'excédent (*Increased value policy*) ; voy, manière de fonctionner, *infra*, § 41, I, E, 2° e.

(30) Smet, *op. cit.*, n° 610.

(31) Emerigon, ch. 17, sect. 8-2° ; Jacobs, II, n° 857 ; Desjardins, II, n° 1576 ; Lyon-Caen et Renault, t. VI, n° 1384 ; *contra*, Droz, II, n° 592 ; Boistel, n° 1419.

proportionnelle et l'assureur est tenu aux 2/3 de £ 60.000, soit £ 40.000 ³².

On serait arrivé au même résultat si la police était ouverte.

Il n'y a là aucune atteinte à la force obligatoire de l'évaluation. En effet, la mise en risque n'est qu'une première preuve à la charge de l'assuré. Mais à partir de ce moment-là, il a toujours été permis à l'assureur, que la police soit cuverte ou évaluée, de démontrer qu'au moment de la perte il n'y avait en risque qu'une partie ou même rien, de la chose assurée.

La coïncidence entre la valeur estimée et la valeur réelle de la chose assurée se trouvant atteinte par un péril n'est qu'un résultat accidentel, provoqué par une opération tout autre qu'un risque ; aucune importance ne peut, dès lors, être attachée au fait qu'il y a ou non estimation du moins tant qu'il y a bonne foi. Cette solution est aujourd'hui confirmée par l'article 75 du M. I. A.

F. — Une autre critique de la sous-évaluation est, dit-on, la facilité avec laquelle l'assureur est soumis au délaissement.

L'Angleterre ne connaît pas de délaissement de trois-quarts. Le délaissement (*abandon*) est permis par le *Marine Insurance Act*, en cas de perte totale réelle ou présumée (art. 57 et 61) ³³.

Il y a perte totale présumée (*constructive total loss*), dit l'article 60 du M. I. A., quand l'objet assuré est raisonnablement abandonné parce que sa perte totale réelle paraît inévitable, ou parce qu'il ne peut être sauvé d'une telle perte sans une dépense qui, si elle était engagée, dépasserait sa valeur. Il en est ainsi quand les frais nécessaires pour rentrer en possession du navire ou des marchandises, excéderaient leur valeur une fois recouvrés ; quand le navire est endommagé par un risque assuré au point que la dépense nécessaire pour le réparer serait supérieure à sa valeur après la réparation ; et enfin, pour l'avarie des marchandises, quand la dépense pour réparer le dommage et pour les faire parvenir à destination serait supérieure à leur valeur au port d'arrivée.

Il n'y a rien de commun entre cette disposition et la législation française ou belge en matière de délaissement, à moins que cela soit la cause qui a amené l'invention même du délaissement ³⁴. On peut pourtant aboutir à un rapprochement forcé de certains cas où le délaissement est permis en droit anglais avec ceux admis dans lesdits pays pour innavigabilité

(32) *Forbes v. Aspinall* (1811), 13 East, 27.

(33) Sur la législation anglaise en la matière voy. Smet, n° 648 à 661 ; Bosc, p. 183 et s.

(34) De Courcy, *Questions*, II, n° 320.

relative ou pour frais de sauvetage excessifs³⁵, dans le seul but de comprendre comment se pose le problème qui nous concerne en droit anglais.

D'après l'article 27-4° de la loi de 1906, « à moins que la police n'en dispose autrement, l'évaluation contenue dans la police n'est pas concluante quand il s'agit de déterminer s'il y eut ou non perte totale présumée ». Voilà, dit-on, un exemple non équivoque de dérogation à la force de l'évaluation³⁶. En réalité, il n'en est rien.

Toute la valeur de cette disposition réside dans les premiers mots : « à moins que la police n'en dispose autrement ». Sans eux cet article serait inutile. En effet, comme nous l'avons déjà dit, toutes les fois où il y a une perte autre que totale il faut recourir à des calculs étrangers à la police pour établir le *quantum* du dommage. Tel est aussi le cas ici. L'article 60 de la même loi établit le calcul par une comparaison entre les deux éléments suivants : 1° le montant des dépenses à faire, soit pour recouvrer le navire ou les marchandises, soit pour réparer les avaries du navire, soit pour réparer le dommage aux marchandises et les envoyer à destination et 2° la valeur du navire une fois réparé ou des marchandises arrivées à destination. Si le premier de ces montants dépasse le second, il y a perte totale présumée et le délaissement est possible. Il n'y a à tenir compte ni de la valeur réelle ni de la valeur estimée de la chose assurée. L'une n'ayant pas remplacé l'autre il n'y a aucune exception à la force obligatoire de l'évaluation, qui joue toujours dès qu'il s'agira du montant de l'indemnité, l'assureur devant payer le montant de l'évaluation en proportion de la somme assurée si le délaissement est possible (art. 68, du M. I. A.). On observera qu'avec ce système de calcul, vis-à-vis duquel il importe peu que la police soit ouverte ou évaluée, ou que l'estimation soit exacte, on ne peut plus soutenir que le délaissement soit un danger pour les assureurs par suite de la sous-estimation. C'est le système même qui pourrait être critiqué. Et nous verrons bientôt que le système anglais présente certains défauts et que, pour y remédier, les assureurs anglais ont introduit une clause qui, aussi étonnant que cela paraisse, stipule exactement le contraire de la disposition de l'article 27-4° précité, à savoir que pour établir s'il y a perte totale présumée, le montant de l'estimation doit être considéré comme la valeur du navire après réparation³⁷.

G. — Nous avons affirmé au début des explications pré-

(35) Voy. sur ces cas Smet, n°s 571 et 591.

(36) Smet, n° 651.

(37) *Infra*, sous-sect. VI, A.

cédentes que la sous-évaluation peut aussi être avantageuse pour l'assureur.

Un premier exemple que cite la doctrine anglaise résulterait du fait même de l'application de la règle proportionnelle dans l'indemnité d'assurance pour contribution d'avarie commune ³⁸.

Un deuxième est constitué par des circonstances comme celles qui se sont présentées dans l'affaire *North of England Association v. Armstrong* (1870), L. R. 5 Q. B. 244. Le navire *Hetton* fut assuré pour £ 6.000 et évalué dans la police à £ 8.000. A la suite d'une collision avec le *Uhlenhorst*, qui était le coupable, le premier sombra. Les assureurs du *Hetton* payèrent à ses propriétaires £ 6.000 et, par une action en la Cour de l'Amirauté, recouvrèrent de la part des armateurs du navire coupable £ 5.000, somme qui constituait la limite légale de la responsabilité de ces derniers armateurs. L'objet de la présente action était la prétention des assurés sur le *Hetton*, les demandeurs, de participer dans une certaine proportion à la somme de £ 5.000 — que les assureurs devaient, en vertu de la subrogation, garder intégralement à titre de *salvage* ³⁹ — sous motif que le navire valait en réalité £ 9.000. En faveur des assurés on fit valoir que si on ne dérogeait pas à la force de l'évaluation les assureurs pourraient même retirer un bénéfice injuste dans le cas où on aurait décidé que la limite de la responsabilité légale du *Uhlenhorst* s'élevait à £ 9.000. La Cour, tout en admettant qu'il y aurait en ce cas une « certaine anomalie due à la nature de la police évaluée », débouta les assurés. Cette jurisprudence qui a été très critiquée ⁴⁰ et qui confirme encore une fois la force absolue de l'évaluation, semble aujourd'hui confirmée par les dispositions de l'article 79-1° du M. I. A., relatives au droit de subrogation de l'assureur ⁴¹.

Deux autres exemples de l'avantage que peut retirer l'assureur de la force obligatoire de l'évaluation se produisent en cas de double assurance et seront relevés lors de son étude (*infra*, sous-section V, B.).

(38) Arnould, I, sect. 339.

(39) Mot qui signifie, en droit anglais, soit l'indemnité de sauvetage, soit le service rendu par un sauveteur, soit, comme dans notre exemple, la chose sauvée ou son équivalent patrimonial.

(40) Arnould, I, sect. 339, sous note (n).

(41) Le même problème se pose en cas de délaissement quand on se demande si l'assureur, qui ne devient pas propriétaire de plein droit de la chose délaissée, peut retirer un bénéfice de son paiement par suite d'une subrogation dans les droits de l'assuré. La rédaction de l'art. 79-1° semble pencher pour l'affirmative ; voy. détails du problème et opposition entre la doctrine et la jurisprudence, dans Bosc, pp. 233-235.

III

L'évaluation exagérée

A. — L'article 27-2° du M. I. A., qui stipule que l'évaluation fixée par la police fait preuve complète de la valeur assurable de la chose assurée entre les parties contractantes, étant rédigé en termes généraux, il n'y a aucune distinction à faire entre la sur-évaluation et la sous-évaluation. La plupart des raisonnements et de la jurisprudence cités en faveur de la force absolue de l'évaluation dans la dernière hypothèse restent valables pour la première. « Si l'estimation est indiquée dans la police, de telle manière à ce qu'elle soit considérée conclusive entre les deux parties, l'assureur et l'assuré, pour ce qui est de la valeur et puis pour ce qui concerne les droits et obligations qui naissent de la police d'assurance, les parties se trouvent empêchées (*estopped*) de discuter la valeur agréée » ⁴². Le caractère définitif de l'évaluation ne porte pas seulement sur le calcul de l'indemnité. Dans une police sur corps où le navire était évalué à £ 3.750 et où il était stipulé que l'assuré restera à découvert pour 1/5 de sa valeur, il y a violation de cette garantie, et droit de résiliation pour l'assureur, si l'assuré a contracté une autre assurance et se trouvait assuré pour plus de 4/5 de £ 3.750; et le dernier ne saurait pas prouver que le navire valait en réalité £ 5.000 et que malgré une deuxième assurance il se trouvait à découvert pour plus de £ 1.000 ⁴³. Il est vrai que c'est là plutôt un exemple de sous-estimation. Mais, comme nous allons le voir, la jurisprudence anglaise abonde en décisions où elle refusa de toucher à l'évaluation, aussi exagérée qu'elle le soit, du moment où elle était faite de bonne foi.

B. — L'application de cette règle n'a pas été sans soulever de nombreuses critiques. On a prétendu ainsi que si l'évaluation liait les parties en cas de perte totale, dans tous les autres cas, il fallait prouver la perte comme dans une police ouverte. Ainsi en supposant une police sur facultés où l'évaluation serait égale à la somme assurée, et que l'avarie représente 1/4 de la valeur du chargement, l'assuré, au lieu de prétendre à 1/4 de la somme assurée, devrait prouver la valeur réelle des biens d'après les normes légales de la valeur assurable dans une police ouverte (aujourd'hui l'art. 16 de la loi de 1906). Si la valeur agréée paraissait, par suite, supérieure à celle réelle, l'assureur, disait-on, ne serait obligé que pour 1/4 de cette dernière. Cette doctrine

(42) Chief Justice Cockburn, dans *North of England Ins. Ass. v. Armstrong* (1870), précitée ; voy. aussi art. 67 du M. I. A.

(43) *Muirhead v. Forth & North Sea Assoc.*, (1894), A. C. 72.

que l'on appelle « de l'ouverture de la police » (*opening the policy doctrine*) se basait sur un *dictum* de Lord Mansfield, dans l'affaire *Erasmus v. Banks*⁴⁴, où ce grand juge affirma que « une perte par avarie (*average loss*) ouvre la police ». En repoussant cette doctrine qu'il traite d' « erronée », Arnould remarque combien cette expression est « malheureuse et prête à confusion »⁴⁵. En effet, dit-il, sauf en cas de perte totale réelle, la police ne peut jamais montrer ce que doit payer l'assureur. Le montant de ce qu'il doit est la même proportion de la somme assurée que celle que porte le montant du dommage à leur valeur à l'état sain. Ces deux dernières données, qui servent à établir une proportion qu'on appliquera à l'évaluation (en proportion de la somme assurée), font partie d'un calcul qui est étranger à la police et qui a lieu pour toute police, qu'elle soit ouverte ou évaluée⁴⁶. « Dans ce sens, ouvrir la police, ne signifie dès lors rien de plus que faire appel à une preuve extrinsèque, pour fixer le dommage subi par la chose assurée, pour qu'ainsi on fixe un élément du calcul du montant de l'indemnité auquel a droit l'assuré ; ce n'est là, en fait, que simplement fixer le pourcentage du dommage subi par la chose assurée ».

On dit aussi qu'il y a ouverture de la police dans une autre hypothèse, à savoir l'avarie particulière sur les marchandises. En effet, comme le stipule aujourd'hui l'article 71-3° du M. I. A., le montant de l'indemnité, dans ce cas, est une proportion égale au rapport de la différence entre la valeur brute (définie par l'alinéa 4°) des biens à l'état sain et celle à l'état avarié, avec la valeur brute à l'état sain. M. Bosc, *op. cit.*, p. 217, qui s'est occupé de cette difficulté, établit une formule pour expliquer cet article. En désignant par *a* la valeur des marchandises à l'état avarié, par *b*, à l'état sain et par *x* la valeur assurable, si la police est ouverte, ou la valeur agréée, si elle est évaluée, il indique la

$$b - a$$

formule $\frac{b - a}{b} x$. Cette formule ne sert à rien surtout

dans une section intitulée « montant de l'indemnité ». Il faut aussi ajouter à ces données la somme assurée, que nous désignerons par *s*. Pour déterminer le montant de l'indemnité, il faut appliquer la règle proportionnelle et on arrive

à la formule $\frac{b - a}{b} x \times \frac{s}{x}$. Ce rapport pouvant être réduit

à $\frac{b - a}{b} s$, il résulte, comme le fit remarquer le grand juge

(44) Citée dans *Shawe v. Felton* (1801), 2 East, 113.

(45) *Op. cit.*, II, sect. 340.

(46) Conf. art. 71-3°, du M. I. A.

américain Brown, dans l'affaire ⁴⁷ *International Nav. Co v. Atlantic Marine Ins. Co* (1900), 100 F. 304, que l'estimation ne compte plus et que dans une certaine mesure la maxime « l'avarie particulière ouvre la police » se trouve être correcte.

Arnould commentant cette constatation ne prend aucune attitude ⁴⁸. Faut-il voir ici une dérogation à la force de l'évaluation ? Nous ne le croyons pas. Ce n'est qu'une coïncidence fatale du calcul du pourcentage du dommage subi par les biens. Voilà, au contraire, un exemple où l'on voit que l'assuré ne gagne rien à stipuler une évaluation qui n'est pas exacte dans un sens ou dans l'autre.

C. — Mais qu'arrive-t-il du principe indemnitaire en cas de sur-évaluation que l'assuré a quand même intérêt à faire en prévision d'une perte, soit totale, soit d'une partie entière du chargement ?

Ce principe, nous l'avons déjà dit, est resté un idéal dont l'application pratique a été, toujours et en tout lieu, imparfaite.

Avec l'évolution de l'assurance, la conception même de ce principe a évolué. Le droit n'est pas un simple terrain d'application coordonné et généralisé des raisonnements et principes abstraits. Toute législation qui ne tient pas compte ou s'oppose aux besoins de la pratique n'est pas viable. L'assuré doit trouver dans le contrat d'assurance la plus complète indemnité. On a commencé par admettre qu'il n'y avait plus de raison de décider, législativement, que l'assuré devait rester son propre assureur pour une partie de la valeur de la chose assurée. Un pas en avant a été fait en permettant l'assurance du profit espéré, et en décidant que la valeur assurable devait être celle à destination et non pas au départ, celle du marché et non pas celle sur facture. Il faut aller jusqu'au bout, sinon la pratique y parviendra à l'encontre et à côté de la loi, et décider que l'indemnité peut comprendre tout ce que l'assuré aurait pu gagner et non seulement ce qu'il a perdu par suite d'un sinistre. Manque d'un critérium exact, le législateur doit laisser les parties libres de décider le montant de l'indemnité au risque que l'assuré touche un peu plus au lieu d'un peu moins. Dans ce but, le meilleur moyen est la police évaluée avec le respect de la convention des parties. Les désavantages qui peuvent en résulter de son application doivent se cantonner uniquement dans le domaine d'une préoccupation pratique et non pas législative. A l'assureur de s'arranger à ce que la sur-évaluation ne lui nuise pas. Le législateur ne doit intervenir que pour empêcher la fraude de la part de l'une quel-

(47) Que M. Bosc, p. 91, cite très mal à propos.

(48) *Op. cit.*, I, sect. 340.

conque des parties et pour que l'assurance ne dégénère pas en un simple jeu ou pari.

Voilà ce qui nous semble la manière dont on raisonne en Angleterre et nous ne pouvons que l'approuver. Raisonnement empirique, dont on ne saurait mépriser le poids : la réussite du commerce d'assurance dans ce pays et le fait que leur système législatif est viable sont encore des preuves que la loi anglaise est la meilleure.

D. — Au point de vue juridique, l'élégance du système anglais est, pour le moins, parfaite. D'abord, comme le remarque l'un des plus fameux arrêts de la Chambre des Lords, en matière d'évaluation, « une police d'assurance n'est pas un contrat parfait d'indemnité ; sous cette réserve, on peut admettre que les parties puissent s'entendre à l'avance sur la valeur de l'objet assuré par le moyen d'un forfait d'indemnité (*liquidated damages*), comme elles pourraient en effet le faire dans tout contrat d'indemnité » ⁴⁹. L'évaluation liera les parties tant que la police reste valable. Toutes les fois qu'une police peut être attaquée, elle ne le sera que pour contester sa validité et non pas son évaluation. Et il n'y a que trois moyens de contester la validité du contrat, tous les trois aboutissant à la nullité absolue de la police : ce sont l'assurance par manière de jeu ou pari, la réticence sur un fait matériel susceptible de modifier l'opinion du risque de l'assureur et, enfin, la fraude.

Ce sont là, indirectement, les seuls moyens de sauvegarde du principe indemnitaire.

Sur les deux premiers motifs, il y a peu de choses à dire qui ne soient pas connues par ailleurs ⁵⁰. Une loi de 1746 (Art. 19, Geo. II, c. 17), reproduite avec certaines modifications plus restrictives par l'article 4 du *Marine Insurance Act*, considère nul tout contrat d'assurance par manière de jeu ou pari. Elle vise ce qu'on appelle les *wager policies* (polices par manière de pari), dont font partie les polices « avec ou sans intérêt » (*interest or no interest*), ou « sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même » (*without further proof of interest than the policy itself*), ou « sans bénéfice de sauvetage » (*without benefit of salvage*) ⁵¹. Connues sous le nom de P. P. I. (*policy proof of interest*), ces polices ne peuvent pas être produites en justice et s'appellent pour cela *honour policies*, l'assuré étant en effet obligé de se confier à la parole donnée par l'assureur. En dehors de cette loi, une autre de 1909 (*Gambling policies Act*) les considère en cer-

(49) *Irving v. Maning* (1487), 1 C. B. 168 ; 2. C. B. 784 ; 1 H. L. Cass. 287 ; *ibid.*, aux Etats-Unis, Phillips, I, sect. 1183.

(50) Bosc, p. 11 et s.

(51) Dites W. B. S.

tains cas illégales ⁵² et prévoit une sanction pénale pour leur emploi.

D'autres fois, la sur-évaluation est sanctionnée par la nullité de la police pour réticence. Ce cas s'est présenté dans une assurance du profit espéré, où l'assuré avait spéculé sur la vente de la cargaison qui devait arriver dans un pays avant la mise en vigueur de forts droits prohibitifs. Le jury ne décida pas que la sur-évaluation était frauduleuse, mais la police fut annulée pour motif de réticence sur une circonstance matérielle susceptible de changer l'opinion du risque de l'assureur, puisqu'il fut prouvé que, d'après la coutume du Lloyd's, la spéculation sur l'assurance était permise dans une certaine mesure, moyennant des primes spéciales et à condition que les assureurs soient avertis sur la nature d'une telle assurance ⁵³.

Il reste le cas de la fraude, en général, et non pas d'une disposition spéciale sur la sur-évaluation frauduleuse.

La sur-évaluation, par elle-même, n'est pas une preuve de la fraude. Il faut un indice quelconque prouvant l'intention frauduleuse et la distinction entre l'évaluation exagérée et celle frauduleuse reste une pure question de fait. « Dans l'absence de preuve, dit le juge Willes, que l'évaluation a été si exagérée qu'elle s'avère un simple moyen de pari... ou qu'elle ait été frauduleuse, parce que faite dans le but de tromper l'assureur, elle lie ce dernier » ⁵⁴. Un navire fut ainsi évalué à £ 18.500. Après le sinistre, les assureurs purent prouver qu'il n'avait valu que £ 9.000. L'évaluation n'étant pas faite de mauvaise foi, les assureurs furent condamnés à payer le même montant que l'évaluation ⁵⁵. Dans une autre affaire, où le rapport d'exagération n'était pas beaucoup plus grand que dans l'exemple précité, la police fut annulée car il résultait des circonstances de fait que l'évaluation « était si outrageusement grande qu'il était certain qu'elle avait pour but de frauder les assureurs » ⁵⁶.

Malgré une hésitation qui dura des siècles, c'est vers la solution anglaise, la plus juridique, que semblent se diriger, petit à petit, la doctrine, la jurisprudence et certaines dispositions législatives sur le continent ⁵⁷.

(52) Voy. influence sur la ristourne légale du fait qu'une police est nulle mais pas illégale, *infra*, § 48, V.

(53) *Ionides v. Pender* (1874), L. R. 9. Q. B. 531 ; au sujet des réticences en droit anglais, Voy. Bosc, p. 41 et s.

(54) *Memorandum sur la police évaluée, etc.*, précit.

(55) *Thames & Mersey Mar. Ins. Co v. Gunford Ship Co.*, (1911) A. C. 529. « La moindre tache de fraude aurait annulé ce contrat » dit Lord Shaw.

(56) Le juge Willes, dans *Lidgett v. Secretan* (1870) précit.

(57) Cass. du Royaume d'Italie, 12 avr. 1934, Dor, 31, 270 et note.

IV

Autres aspects de l'évaluation

A. — L'emploi des polices évaluées est devenu de règle en Angleterre. Dans l'assurance sur corps, outre les avantages qui consistent à éviter toute difficulté relative à la preuve et que nous venons de signaler, l'assureur ne voit aucun inconvénient dans leur emploi, car, en général, il est très bien renseigné sur la valeur réelle du navire par les registres de classification. De plus, certaines clauses qui sont à sa disposition⁵⁸ pourvoient suffisamment aux désavantages qui peuvent en résulter pour lui de ce qui reste comme possibilité d'une inexactitude d'estimation ou des combinaisons qui s'offrent à l'assuré de faire des économies de primes.

Le grand avantage de la police évaluée s'avère dans l'assurance des marchandises. D'après Stevens, l'origine de l'emploi de ce genre de polices doit être attribuée à l'importation des produits coloniaux, dont on ne pouvait, faute d'achat régulier et paiement en monnaie, produire des factures pour faire la preuve de leur valeur réelle⁵⁹. En outre, l'assuré pouvait inclure dans l'évaluation le profit espéré, ce qui n'a jamais été permis, et ne l'est pas plus aujourd'hui⁶⁰, de faire par une police ouverte, et une certaine marge le protégeant contre la perte qu'il pourrait subir du fait que les marchandises sont arrivées avariées à destination et qu'il aurait, pourtant, à payer des droits de douane spécifique, le fret et les frais de déchargement en entier⁶¹.

B. — Dans l'assurance du fret l'assureur serait même désavantagé par l'emploi d'une police ouverte. En effet, d'après l'article 16-2° de la loi de 1906, en cas de sinistre, l'assuré serait en droit de réclamer le montant du fret brut sans déduction aucune. De même, s'il y avait assurance séparée du fret et du navire, l'assuré touchera une indemnité supérieure à la perte subie, car, d'après la même disposi-

(58) *Infra*, sous-section, VI.

(59) *Op. cit.*, pp. 179 et 186.

(60) Art. 16 du M. I. A.

(61) Benecke, *Principles of Indemnity*, Londres 1824, trad. française par Dubernard, Paris, 1825, 2 vol., p. 24. D'après le droit anglais, il y a lieu au *règlement au brut* (*gross value adjustment*) ; cf. art. 71-3° du M. I. A. ; système qui fut appliqué au Lloyd's, vers 1780, Stevens, *op. cit.*, p. 88 ; et à l'*acquitté* (*duty paid prices*). Mais d'après l'usage du Lloyd's, le règlement s'établit à l'*entrepôt* (*bonded prices, net value, gross proceeds*), pour le thé, tabac, café, vins et liqueurs, spiritueux, importés en Angleterre ; et il en est de même toutes les fois où les marchandises ont habituellement vendues en entrepôt (*sold in bond*) ; cf. Règles 54 et 55 de *Rules of Practice of Average Adjusters*, et à l'art. 71-4° du M. I. A. ; comp. Ripert, 111, 2777 et 2778. Pour la perte subie dans la même hypothèse, quand le fret est payable à destination, les chargeurs peuvent se protéger par une assurance uniquement contre l'avarie particulière faite par une *contingency freight policy*, qui est plutôt une assurance facultative au profit d'une du fret, Arnould, I, sect. 232 ; voilà, en tout cas, un exemple d'intérêt assurable éventuel ou contingent que M. Bosc, p. 23, tient pour difficilement concevable.

tion légale, les deux valeurs assurables comprennent chacune les mises dehors⁶². Mais dans ce dernier cas, il semble qu'il y a double assurance, sinon de droit — car les conditions que demande l'article 32-1° ne se trouvent pas réunies⁶³ — tout au moins de fait⁶⁴.

D'où l'emploi de plus en plus fréquent des polices évaluées pour le fret. Mais à ce propos, il nous faut citer une clause qui, après avoir été en usage au Lloyd's, passa dans les polices des Clubs et dans les *Institute Clauses* pour l'assurance du fret⁶⁵ :

« En cas de perte totale, soit réelle, soit présumée, du navire, le montant assuré par cette police doit être payé entièrement, que le navire ait été chargé en tout ou seulement en partie, ou ait été sur le balast, affrété ou non affrété. »

Il semble bien que cette clause ait été introduite dans le but de procurer à l'armateur une plus grande indemnité lorsque le navire a été sous-estimé dans la police sur corps; ou pour éviter la perte éventuelle que l'assuré pourrait subir du fait qu'en cas de délaissement, l'assureur a droit au fret en cours d'acquisition et au fret gagné par le navire après la perte (art. 63-2° du M. I. A.)⁶⁶. En réalité, cette clause est susceptible de donner droit au propriétaire du navire à une somme fixe en cas de perte totale du navire même s'il n'y eut aucune perte de fret, et comme telle elle doit être considérée comme une assurance par manière de jeu ou pari, nulle d'après l'article 4 du M. I. A.⁶⁷. Elle subsiste néanmoins en pratique, grâce aux polices d'honneur ou P. I.

C. — L'assurance du profit espéré se fait le plus souvent en même temps que l'assurance de l'objet qui est la source du profit. Il y a alors d'habitude évaluation globale de l'objet assuré et du profit. Dans ce cas, ou quand il y a indication d'un pourcentage ou une évaluation par différence, l'évaluation garde la même force absolue⁶⁸. Mais lorsque l'assuré n'est pas le propriétaire de l'objet qui est la source du profit⁶⁹, son intérêt étant distinct doit être assuré séparé-

(62) Bosc, pp. 5 et 39 ; « mises dehors » ou *disbursements*, et non pas, comme on le traduit d'habitude, *outfit*, qui signifie des agrès.

(63) *Infra*, sous-sect. V, A.

(64) Mc. Arthur, *op. cit.*, p. 68 ; voy. aussi *infra*, § 37, II.

(65) *Institute Freight Clauses (Time)*, clause n° 5 ; (*Voyage*) n° 4 ; conditions du 1-1-36.

(66) Le juge Hamilton, dans *Coker v. Bolton* (1812), 3 K. B. 315 à la p. 320 ; l'expression « affrété ou non affrété » (*chartered or unchartered*) ne couvre pas le fret en expectative, *Scottish Shire Line, Ltd v. London & Provincial, etc. Ins. Co.* (1912) 3 K. B. 63.

(67) Arnould, I, sect. 358 ; voy. aussi art. 70 du M. I. A.

(68) Comp. avec l'innovation importante dans le même sens de l'art. 213 des Lois coordonnées belges, et les difficultés de son interprétation. Smet, nos 412 et 413.

(69) Tel est le cas des commissionnaires.

ment. Qu'arrive-t-il dans ce cas ? La doctrine anglaise est peu claire à ce sujet. Arnould admet qu'il y a une analogie entre les deux situations et que les mêmes principes leur sont applicables ⁷⁰. Mais il ajoute, par ailleurs, que le fait que la police est évaluée ou ouverte n'empêche pas que l'assuré doit être obligé, dans les deux cas, de prouver que sans l'arrivée du sinistre il aurait réalisé un certain profit ⁷¹. Il n'y a là rien d'anormal car l'assuré doit toujours faire la preuve de l'intérêt assurable. Malheureusement, ces paroles doivent être interprétées comme signifiant que l'assuré doit faire la preuve du montant de son profit. En effet, son affirmation est complétée par une note où il cite que la jurisprudence et la doctrine américaines suivent une solution contraire puisqu'on y admet une présomption que l'arrivée des biens est la source d'un profit « et que, alors, l'évaluation de la police oblige » ⁷². A notre avis, ce sens de son affirmation, basée sur une jurisprudence très ancienne, ne peut plus être admis en présence de termes clairs de l'article 27 de la loi de 1906 qui statue sur la force obligatoire de l'évaluation. La sur-évaluation frauduleuse peut être attaquée, comme peut l'être, pour réticence, celle résultant d'une spéculation sur l'assurance (*supra*, sous-sect. III, D.). Dans une affaire on releva qu'une majoration de 30 % sur le prix de facture, pour couvrir les frais et le profit, était considérée au Lloyd's comme raisonnable et qu'il n'y avait de ce fait aucun risque spéculatif ⁷³. « Dans l'histoire du commerce, nous dit Gow, il est arrivé des cas où une assurance quatre fois plus grande que le prix sur facture soit justifiable » ⁷⁴. Tel fut, raconte-t-il, le cas de certains envois d'argent métallique au Japon, pour y être échangé contre de l'or dans la proportion de 4 à 1, quand dans le reste du monde cette proportion était de 15 1/2 à 1.

D. — D'après le droit anglais, l'assurance d'une chose ne couvre pas la responsabilité du fait de cette chose. Mais quand cette responsabilité est expressément stipulée, l'assureur est tenu sans limite aucune jusqu'au montant de la somme que l'assuré a été obligé de payer (art. 74 du M. I. A.). Il semble donc que dans une telle assurance il ne peut s'agir d'évaluation. Pourtant les assureurs anglais, en essayant de limiter conventionnellement leur responsabilité, ont fait usage entre autres, de l'évaluation, qui recommence ainsi à jouer d'une manière qui sera exposée lors de l'étude de la clause d'abordage (*Running Down Clause*) ⁷⁵.

(70) Arnould, I, sect. 240.

(71) *Op. cit.*, I, sect. 237.

(72) Note (c) sous la sect. 237.

(73) *Ionides v. Pander*, précité.

(74) *Op. cit.*, p. 69.

(75) *Infra*, § 41, I.

E. — La police flottante (*floating policy*) est considérée, en droit anglais, sous les mêmes aspects que sur le continent ⁷⁶. Tous les détails concernant la nature, espèce, quantité, valeur et le nom du navire sur lequel a lieu le chargement doivent être communiqués à l'assureur, dès que l'assuré en a connaissance, avec une rapidité raisonnable. Cette communication s'appelle déclaration (*declaration*). Lorsque l'on déclare la valeur de l'objet assuré, l'évaluation produit les mêmes effets que sous une police ordinaire. Son avantage se révèle justement dans le fait que l'assuré peut y inclure le profit espéré, ce qui, au contraire, ne pourrait être fait en son absence, quand la preuve de la valeur a lieu comme sous une police ouverte. Mais, si toute erreur ou omission de bonne foi concernant un détail (*particular*) de l'aventure et de l'objet assuré peut être rectifiée même après le sinistre ou l'arrivée (art. 29-3° du M. I. A.), en l'absence de déclaration de valeur avant l'arrivée ou le sinistre, la police doit être considérée à ce sujet comme ouverte (art. 29-4°, *ibid.*). Pour éviter à l'assuré l'inconvénient du calcul comme par police ouverte, au cas où il n'a pas pu faire la déclaration de valeur à temps, les assureurs ont consenti l'introduction d'une clause d'évaluation provisoire (*provisional value clause*) qui stipule qu'il aura lieu d'ajouter un pourcentage fixé d'avance, représentant le profit, à l'évaluation à faire d'après les normes d'une police ouverte (voy. *infra*, sous-sect. VI, D.) ⁷⁷.

V

Le cumul d'assurances

A. — Ce sujet, qui a fait l'objet de certains développements d'ordre général dans les principaux ouvrages français sur l'assurance maritime anglaise ⁷⁸, ne nous retiendra que pour montrer certains effets de l'évaluation dans ses aspects peu connus et pour une mise au point de certaines notions qui sont peu clairement relevées par les commentateurs du droit anglais.

Rappelons pour mémoire que, d'après le droit anglais, lorsque l'assuré a contracté plusieurs assurances sur le même objet et que le montant des sommes assurées dépasse l'indemnité accordée par les dispositions de la loi, il est con-

(76) Voy. aussi, *supra*, § 28, I, B et note 4.

(77) Pour les difficultés concernant le cas où différentes espèces de choses sont assurées sous une seule et même évaluation (art. 72 du M. I. A.), voy. Arnould, I, sect. 361 ; Bosc, p. 217. Pour l'effet de la « clause de change » (*exchange clause*) dans la réassurance d'une police évaluée en monnaie étrangère, voy. Cour d'appel de Paris, 25 juin 1926, Dor, 14, 432 et note.

(78) Bosc, p. 101 et c. ; Smet, n° 419.

sidéré être sur-assuré (*over insured*) par double assurance (*double insurance*). D'après le même article 32-1°, il ne peut y avoir double assurance que lorsque deux ou plusieurs assurances ont été passées par le même assuré ou pour son compte, sur le même intérêt, ou pour une partie de ce même intérêt, et pour le même risque. La double assurance est permise pour autant qu'elle n'est pas frauduleuse. Depuis la fin du XVIII^e siècle, sous l'impulsion de Lord Mansfield, la jurisprudence anglaise ne suit plus la règle française de l'ordre des dates⁷⁹. A moins que la police n'en dispose autrement, l'assuré peut réclamer le paiement de l'indemnité de l'un ou de l'autre des assureurs à son gré, mais, bien entendu, sans avoir le droit à une indemnité plus grande que celle établie par la loi (art. 32-2° *a*). Quand la police en vertu de laquelle l'assuré réclame l'indemnité est une police ouverte, il a le droit au montant de la valeur assurée ; pour le reste touché par suite de l'existence des autres polices, il doit créditer l'assureur auquel il s'est adressé en premier lieu (art. 32-2° *c*). Il en est de même si la police est évaluée, mais la limite de l'indemnité est alors le montant de l'évaluation (art. 32-2° *b*). Quand l'assuré reçoit une indemnité qui dépasse ces limites, il est considéré la retenir pour le compte des assureurs conformément à leurs droits de contributions respectifs entre eux (art. 32-2° *d*). Nous reviendrons bientôt sur le recours des assureurs entre eux et sur la ristourne de prime auquel l'assureur peut avoir droit dans certains cas.

B. — La sur-assurance par plusieurs polices évaluées produit certains effets, qu'il est classique de citer, résultant de la force absolue de l'évaluation. Lorsque, par exemple, dans les deux polices l'objet assuré est évalué au même montant, cette somme constitue la limite de ce que l'assuré peut prétendre comme indemnité, quelle que soit la valeur réelle de la chose assurée. Supposons ainsi une assurance de £ 500 sur un objet évalué à £ 1.000 et une autre de £ 750 avec la même évaluation de £ 1.000. L'assuré n'aura droit, en cas de perte totale, qu'à £ 1.000 payés par deux polices, même s'il était prouvé que la valeur réelle de l'objet assuré était de £ 1.250. C'est ce qui fut décidé pour la première fois dans l'affaire *Bruce v. Jones* (1863), 1 H. & C. 769, contrairement à une jurisprudence de Lord Ellenborough⁸⁰, et qui est confirmé aujourd'hui par l'article 32-2° *b*, du M. I. A. Mais quand les évaluations contenues dans les différentes polices sont faites pour des montants différents, ce système peut, en théorie, produire une conséquence absurde. En effet, l'assuré pourra toucher

(79) Bosc, p. 103.

(80) *Bonsfield v. Barnes* (1815), 4 Comp. 228, qui semble être suivie aux Etats-Unis, Parson, *Law of Insurance* Boston, 1868, 2 vol., I, p. 264.

une indemnité dont le montant dépendra de l'ordre dans lequel il s'adresse aux assureurs et qui sera d'autant plus grande qu'il s'adressera en premier lieu aux souscripteurs des polices où l'évaluation est la moins forte. Voici un exemple très simple⁸¹ : Soit une assurance de £ 2.000 pour une chose évaluée à £ 4.000, et une deuxième de £ 2.000 pour la même chose évaluée à £ 3.000. Si l'assuré s'adresse d'abord à la première police, il touchera en cas de perte totale, £ 2.000, mais étant obligé de créditer le second assureur du montant de cette somme il ne pourra toucher de ce dernier que la différence entre cette somme (£ 2.000) et le montant de l'évaluation (£ 3.000), soit £ 1.000. L'assuré qui a touché ainsi un total de £ 3.000, pourra, au contraire, récupérer £ 4.000 s'il adresse d'abord au second assureur et puis au premier. La jurisprudence *Bruce v. Jones*, précit., a admis que cette « curieuse et fâcheuse » conséquence de l'évaluation pouvait se produire. Mais l'inconvénient est plutôt d'ordre théorique car l'assuré peut facilement l'éviter et les assureurs, en cas d'erreur, se montrent très libéraux.

C. — Ce choix de l'assuré de poursuivre le recouvrement sous n'importe quelle police et dans n'importe quel ordre repose sur une conception particulière de la double assurance, le droit anglais considérant que les diverses polices qui couvrent le même objet constituent un contrat unique⁸². Ce n'est là qu'une fiction, mais comme conception législative⁸³, elle est aussi soutenable, sinon plus conforme à l'intention des parties, que le système français de l'ordre des dates. La conséquence naturelle du système anglais est, comme le stipule aujourd'hui la loi de 1906, une répartition proportionnelle de l'indemnité entre les assureurs (art. 80-1°) ; le droit de recours entre les assureurs en faveur de celui qui a payé plus que sa part, ce dernier ayant « les mêmes recours que ceux d'une caution qui a payé une somme supérieure à sa part de la dette » (art. 80-2°) ; et, enfin, une ristourne de primes à laquelle l'assuré aura droit dans certains cas.

D. — Quand il y a double assurance, du fait de l'existence de deux polices à la même évaluation, la répartition définitive entre les assureurs est assez simple. Soit une assurance de £ 6.000 par une police A, et une autre de £ 4.000 par une police B, l'objet assuré étant évalué dans les deux polices à £ 8.000. En cas de perte totale, par exemple, l'assuré

(81) Emprunté à Bosc, p. 105 ; l'exemple de M. Smet, n° 419 est erroné, car il suppose, en prenant trois polices, une indemnité pour avarie, dans les deux premières, et pour perte totale, dans la troisième.

(82) Arnould, I, sect. 331.

(83) L'Allemagne a adopté dernièrement la même règle (art. 785 de la loi du 30 mai 1908) et telle est la tendance moderne en matière d'assurance terrestre, Ripert, III, 2540 et note 5).

touchera la police A en entier (£ 6.000), et le reste de l'indemnité auquel il a droit (£ 2.000) lui sera fourni par la police B, soit en tout £ 8.000, et la répartition entre les assureurs se fera d'après les principes et calculs suivants :

On considère que s'il y avait eu une seule assurance le montant total des souscriptions serait £ 10.000. Mais comme il n'y eut en réalité qu'un paiement de £ 8.000, le souscripteur de la police A, sera tenu à $6.000/10.000^{84}$ de 8.000 (l'évaluation), soit à £ 4.800. Il a payé en réalité £ 6.000 et par suite il aura droit de réclamer la différence de £ 1.200 au souscripteur de la police B. Ce dernier est, en effet, tenu à $4.000/10.000^{85}$ de 8.000 = £ 3.200, mais n'a payé effectivement que £ 2.000 ; il est redevable de la différence de £ 1.200 envers le souscripteur de la police A. L'assuré qui a payé des primes sur £ 10.000 et n'a touché que £ 8.000, aura droit à une ristourne de primes sur £ 2.000, conformément aux principes du droit anglais sur la ristourne de primes, principes confirmés en partie par l'article 84 du M. I. A. En appliquant la même méthode de calcul l'assureur de la police A supportera une ristourne de prime sur £ 1.200 et celui de B sur £ 800, tout au moins en théorie. En réalité, l'article 84-3° qui régit la ristourne de primes en cas de surassurance, fait certaines réserves à ce propos, réserves qui sont, pour partie, des innovations par rapport à la jurisprudence antérieure à la loi de 1906.

Tout d'abord, d'après l'article 84-3° *f*, lorsque les polices ont été passées à des dates différentes et que l'une des polices, antérieure aux autres, a supporté à un moment donné la totalité du risque, aucune prime se rattachant à cette police n'est ristournable. Il y a là une simple raison d'équité qui se justifie par la conception anglaise de la ristourne de primes et d'après laquelle quand un risque a commencé à jouer entièrement il ne peut y avoir de ristourne ⁸⁴. En tout cas, cette disposition n'est pas, comme on l'affirme parfois ⁸⁵, une innovation par rapport à la jurisprudence antérieure, puisque cette dernière se prononçait dans le même sens ⁸⁶. Il y a, en échange, deux innovations dans la partie finale de la même disposition. La première consiste dans le fait que, si une police a payé la « totalité de la somme par elle assurée » ⁸⁷, elle ne participe pas à la ristourne. La situation semble la même que celle de l'assureur qui a supporté à un moment donné la totalité du risque. En réalité cela n'est pas exact car, à l'encontre de la première, dans cette deuxième situation l'assureur n'a jamais été responsa-

(84) *Infra*, § 48, IV ; pour texte de l'art. 84-3°, voy. *infra*, § 48, V.

(85) Bosc, p. 246.

(86) *Fisk v. Masterman* (1841), 8 M. & W. 165.

(87) Et non pas « le montant total de la perte », comme s'exprime M. Bosc, p. 246.

ble, à un moment donné, de la *totalité* du risque par lui souscrit, de par le fait même d'une pluralité d'autres polices constituant une sur-assurance. On ne justifie pas mieux cette disposition, à notre avis, en disant qu'elle est la récompense du risque que court l'assureur qui a payé de trop par le fait de l'insolvabilité possible des auteurs assureurs⁸⁸. Si tel était le motif, la loi aurait dû prévoir que dans la situation la plus normale, soit celle où l'assureur a effectivement récupéré ce que lui devaient les autres assureurs, il soit obligé à contribuer proportionnellement à la ristourne de prime. Enfin, une autre innovation, la plus importante, consiste dans le fait que si l'assuré a effectué sciemment une double assurance il n'aura plus le droit à une ristourne. Le législateur a voulu ainsi empêcher la double assurance, attitude qui n'est pas exempte de toute critique⁸⁹, et il a pleinement réussi car ainsi l'assuré n'aura plus aucun avantage à recourir à cette pratique plutôt qu'à une assurance contre l'insolvabilité de l'assureur.

A part ces exceptions, l'assuré a droit à une ristourne de primes.

E. — De graves difficultés se présentent, cependant, au cas de double assurance par des polices à évaluation différente, situation non prévue par la loi. Pour des motifs techniques trop long à exposer, la méthode de calcul préconisée pour le cas où toutes les polices contiendraient la même évaluation, serait injuste si elle était appliquée dans cette nouvelle situation puisqu'on ne tiendra pas compte de l'évaluation la plus basse ; ce défaut s'avère non seulement en cas de perte totale mais aussi lorsque le montant de la perte partielle est supérieur à l'une quelconque des évaluations des différentes polices⁹⁰. Pour ces deux cas, la meilleure méthode de calcul, qu'admettent les dispatcheurs anglais, est celle préconisée par le juge Carver⁹¹, que nous illustrerons par un exemple des plus simples.

Soit une assurance de £ 6.000 par une police A, où l'objet assuré est évalué à £ 8.000 et une deuxième assurance de £ 4.000 par une police B, à l'évaluation de £ 7.000. Si, en cas de perte totale, l'assuré a commencé par s'adresser à la police B, à l'évaluation la plus basse, il touchera des deux assurances £ 8.000. Dans la répartition entre les assureurs, on considère que la différence entre les montants des deux évaluations soit £ 1.000, sera supporté uniquement par la police A. Ce qui fait que :

(88) Arnould, II, sect. 1262.

(89) Chalmers, *op. cit.*, 3^e édit., pp. 148 et note (5), et 150.

(90) Arnould, I, sect. 354.

(91) Proposée à la Conférence de l'Association de Droit international à Buffalo, en 1899, et admise à la conférence de Rouen, en 1900.

La police A contribuera pour £ 1.000 + 5.000/9.000 ^{es} de	
7.000	£ 4.889
La police B contribuera pour 4.000/9.000 ^{es} de	
7.000.	£ 3.111
Total	£ 8.000

L'assureur qui a payé plus que ce qu'il doit d'après ce calcul, aura droit, de la part de celui qui a payé moins, à la différence entre le montant de ce qu'il a payé et le montant de ce qu'il doit. Si l'article 84-3° précité de la loi de 1906 ne s'oppose pas, l'assuré qui a payé des primes sur £ 10.000 aura droit à une ristourne de primes sur £ 2.000. La ristourne sera supportée par la police A sur £ 1.111 (6.000 — 4.889) et par B sur £ 889 (4.000 — 3.111).

F. — La jurisprudence américaine est similaire à celle anglaise⁹². Mais la pratique y déroge et applique le système français de l'ordre des dates. La première police contient une clause par laquelle l'assureur s'engage, en cas d'assurance subséquente, à payer la totalité de la somme souscrite sans qu'il ait le droit à une contribution quelconque de la part des autres assureurs ; la deuxième police stipule que, en cas d'autre assurance antérieure en date, les assureurs seront tenus seulement pour l'excédent ; s'il y a plusieurs assurances, toutes les polices, sauf la première, contiennent les deux clauses à la foi⁹³. Des clauses similaires ne sont employées en Angleterre que dans les polices flottantes. D'après l'article 29-3° de la loi de 1906, s'il existe plusieurs polices flottantes susceptibles de couvrir le même risque, l'assuré devra faire et porter toute déclaration sur toutes les polices ; mais le silence le plus absolu règne sur la question de savoir si, dans les polices de décompte ou « à alimenter » (*open* ou *declaration policy*), la valeur du risque ainsi déclaré doit être soustraite du maximum global assuré ou bien faut-il la répartir proportionnellement sur toutes les polices⁹⁴. Pour éviter toute difficulté, les assureurs anglais ne manquent jamais d'introduire dans chaque police la clause : « Pour suivre la police de £... N°... du... ». L'effet de cette clause est de faire supporter à la première police toute perte jusqu'à concurrence de son maximum, ou jusqu'à son « extinction » (*until exhausted*, ou *fully declared*), le reste étant supporté par la police suivante qui entre alors automatiquement en jeu.

G. — Ajoutons, enfin, quelques détails peu connus sur les

(92) Phillips, I, 301.

(93) Kent, *op. cit.*, III, 281.

(94) Bosc, p. 99.

moyens qui s'offrent aux assureurs de connaître l'existence d'une double assurance.

Une loi de 1746 (19 Geo, II, c. 37) donnait à l'assureur le droit de demander une déclaration écrite, de la part de l'assuré, sur le montant de toutes les assurances ou prêts à la grosse faites par lui sur le même sujet, dans un délai de 15 jours. Cette loi, qui ne recevait presque pas d'application, a été complètement abrogée par le *Marine Insurance Act* (Annexe II), de 1906. Mais l'assureur avait un autre moyen plus efficace — et il l'a encore aujourd'hui, — à savoir, ce qu'on appelle un *order for the ship's paper*⁹⁵. Cet ordre de production est extrêmement curieux, car il constitue un exemple unique de « procédure maritime » spéciale⁹⁶. En effet, à la différence de l'ordre de production habituel (*order for discovery*), cette procédure s'étend à toutes les personnes, même à celles qui ont été seulement en « relation » avec le navire en litige, à toutes les assurances qu'on a passées sur le navire, chargement, fret, etc., ainsi qu'à tous les livres de bord, correspondance, factures et comptabilité de tous les intéressés, leurs agents, mandataires ou autres personnes en possession de ces documents. Il ne suffit pas qu'une de ces personnes, ainsi interrogée, fasse une déclaration (*affidavit*) sous serment, devant une autorité compétente, sur le fait de son ignorance ou de ce qu'elle n'est pas le possesseur des documents recherchés. Il faut encore un deuxième serment par lequel elle doit satisfaire le juge du fait qu'elle a fait tout son possible pour avoir ces informations et papiers. Jusqu'à la complète satisfaction de la Cour, l'action principale est arrêtée⁹⁷.

VI

Clauses courantes relatives à l'évaluation

A. — INSTITUTE VALUATION CLAUSE

D'après les dispositions de la loi de 1906, il y a possibilité de délaissement dans l'assurance sur corps, pour perte totale présumée (*constructive total loss*), lorsque le montant des réparations excède la valeur qu'aurait le navire une fois réparé (art. 60-2°). Il faut ainsi faire une comparaison entre le montant des réparations et la valeur commerciale du navire après réparation⁹⁸ — valeur assez hypothétique —

(95) Arnould, II, sect. 1271-1272.

(96) Que M. Smet, n° 490, qualifie improprement d'usage.

(97) *Graham Joint Stock Shipping Co. v. Motor Union Ins. Co.* (1922), 1 K. B. 563; Cour d'appel d'Angleterre, 23 juin 1930, Dor, 23, 257.

(98) Que l'on appelle en langage pratique: *market value* (valeur sur marché).

sans tenir aucun compte de l'évaluation de la police (art. 27-4°) (Voy. aussi *supra*, sous-sect. IV, F.); la loi, dit-on en Angleterre, veut qu'on procède exactement comme le ferait un armateur raisonnable non assuré. Mais avec ce système, il peut arriver, on l'a vu maintes fois, qu'un navire qui a subi des dommages qui n'ont rien d'extraordinaire puisse être légalement tenu pour irréparable et donc soumis au délaissement. En effet, le prix des réparations restant le même, plus la valeur des navires diminue, moins l'irréparabilité commerciale correspondra à une irréparabilité technique.

Or, comme on le sait, la possibilité d'une réparation technique et facile mais coûteuse, dans l'attente d'une hausse des prix des navires, n'est pas une considération suffisante pour l'assureur pour accepter le délaissement. Il n'a aucun désir de devenir armateur, en exploitant le navire dans l'attente des temps meilleurs pour le vendre, d'immobiliser ses capitaux et lorsqu'il accepte la propriété délaissée, — car en droit anglais l'assureur ne devient pas propriétaire par le simple fait du délaissement — d'encourir la responsabilité pour les dommages causés par son navire aux autres navires ou objets.

Pour éviter, entre autres, lesdits inconvénients du système légal les assureurs du Lloyd's ont introduit, même avant la loi, puisque la jurisprudence antérieure se prononçait dans le même sens, la clause suivante :

« Il est ici convenu que le navire ne sera pas considéré comme une perte totale présumée à moins que le prix estimé des réparations n'excède l'évaluation de la police. »

Pour satisfaire à certaines critiques⁹⁹, on modifia quelque peu ce texte sans que, à notre avis, le résultat soit différent. Profitant d'un arrêt de la Chambre des Lords, rendu en 1908, dans l'affaire du *Araucania*¹⁰⁰ (qui mit fin à une longue divergence jurisprudentielle en décidant que, pour estimer s'il y a irréparabilité il ne faut plus tenir compte de la valeur du navire avarié ou à l'état d'épave¹⁰¹), la nouvelle clause, qui fait aujourd'hui partie des *Institute Hulls Clauses*, est ainsi conçue :

« Pour déterminer si le navire doit être considéré comme une perte totale présumée, l'évaluation de la police sera considérée

(99) Gow, p. 156.

(100) *Macbeth v. Maritime Ins. Co.* (1908), 24 Times L. R. 403.

(101) Avant, on considérait que le délaissement n'est possible que si la valeur après réparation plus le fret en cours d'acquisition et après la perte, excédaient le coût des réparations plus la valeur du navire en état d'avarie. Il fallait de plus tenir compte des frais de sauvetage et de contribution d'avarie commune (*ibid.* aujourd'hui, art. 60-2°).

comme valeur après réparations et il ne sera pas tenu compte de la valeur avariée ou après démolition (*break-up value*) du navire ou de l'épave¹⁰².

Outre les avantages précités, cette clause empêche dans une certaine mesure la sur-évaluation.

B. — LA TEN PER CENT (10 %) DISBURSEMENT CLAUSE

Avec la *valuation clause* de l'Institut le danger de sous-estimation paraît, au premier abord, inexistant : l'assuré n'a aucun intérêt à délaisser plus facilement mais à toucher moins en cas de perte totale.

Mais l'existence inhérente d'une différence de primes entre une assurance « tous risques » et une autre seulement contre la perte totale constitue pour les assurés, là où il n'encourt pas de danger, le plus fort attrait vers une sous-estimation. Cette hypothèse s'est vérifiée pendant la guerre, en France, où les assurés ont eu recours à une assurance tous risques avec évaluation du navire à la moitié de sa valeur réelle, la perte totale étant couverte, à une moindre prime, en partie par une assurance sur bonne arrivée, en partie par une assurance dite *préjudice*¹⁰³. Le même cas s'est présenté en Angleterre presque à la même époque, par une combinaison entre l'assurance contre perte totale seulement (*total loss only*, ou, en abrégé, T. L. O.), faite par les polices dites *disbursement*, et une assurance tous risques pour une somme égale au montant de l'évaluation, montant très réduit par rapport à la valeur réelle.

Il est très difficile d'aboutir à une définition précise de l'assurance *disbursement*, la signification diverse de ce dernier terme ayant rendu impossible, même pour la doctrine et jurisprudence anglaise, son classement dans une catégorie quelconque d'autres assurances. D'après Gow, ce terme aurait au moins deux sens¹⁰⁴. D'abord, celui littéral, qui signifie tout déboursé ou dépense faite ou à faire par l'armateur pour que le navire puisse gagner du fret. Mais, dans ce cas, observe-t-il, l'intérêt est toujours couvert, soit par la police sur corps, soit par celle sur fret. Dans un autre sens, le même terme s'applique à toute somme que l'armateur assure en dehors du navire et du fret dans le but de couvrir la différence entre la somme assurée et la valeur déclarée par une même police. Les *disbursement policies*, que la concurrence a forcé les assureurs à accepter, ne sont que rare-

(102) *Institute Hulls (Time)*, clause n° 17; *Institute Hulls (Voyage)*, clause n° 11; toutes aux conditions du 1-6-36. L'imprimé *American Institute Time Hulls*, du 1-4-36, contient une clause similaire, ce qui déroge à la jurisprudence américaine qui admet qu'il y a une perte totale présumée quand le prix des réparations dépasse 50 % de l'évaluation. Les Clubs anglais d'assurances mutuelles employent une clause où la perte totale présumée n'est admise que si le prix des réparations dépasse 80 % de l'évaluation.

(103) Ripert, III, 2549 bis.

(104) *Op. cit.*, p. 236.

ment justifiées¹⁰⁵. Le plus souvent, pour éviter toute difficulté quant à leur interprétation et à la preuve de l'intérêt assurable, elles sont faites P. P. I. (*policy proof of interest*) ou F. I. A. (*full interest admitted*) et ne constituent, ainsi, que des polices d'honneur. C'est ce qui explique qu'il n'y a presque pas de jurisprudence à leur sujet¹⁰⁶.

C'est contre le résultat défavorable, et non pas contre leur emploi, que le marché anglais des assureurs s'est engagé à l'unanimité à ne plus souscrire d'assurance sans la *Ten per cent* (10 %) *disbursement clause*, vers le commencement de 1914. Le texte de cette très importante clause, qui fait partie de tous les imprimés pour corps de l'Institut¹⁰⁷, est trop étendu pour être reproduit ici. Elle stipule, en somme, que l'assuré s'engage à ne pas assurer, par quelque police que cela soit, y compris celle d'honneur, plus de 10 % du montant de l'évaluation par une autre assurance. Sous certaines conditions, et pour un certain montant, l'assuré a, en échange, le droit de couvrir par d'autres polices :

a, b, c) diverses catégories de fret, jusqu'à concurrence d'une proportion déterminée,

d) le loyer d'affrètement ou le profit sur affrètement,

e) toutes les primes pour 12 mois,

f) les risques d'*excédents*, selon les termes de l'*Institute Excess Clause*, et les autres risques d'excédents en cas d'abordage (voy. texte de cette clause, utilité et interprétation, *infra*, § 41, I, E, 2° e).

g) le montant entier des risques exclus par la clause *Free of capture and seizure* (voy. *infra*, § 44).

Lorsque l'assuré fait usage de la liberté permise par cette clause, il aura à payer un montant de primes qui, ajouté à celui payé sous la police qui contient la clause, le mettra dans la même situation que s'il avait passé une seule assurance avec une évaluation suffisante. Au contraire, la moindre dérogation, même de bonne foi, aux stipulations de cette clause, emporte la nullité absolue de toute la police, l'engagement de l'assuré étant considéré comme une *warranty*¹⁰⁸ : La rigueur de cette solution étant injuste pour les

(105) Par elle-même l'assurance T. L. O. (contre perte totale seulement) est parfaitement légale. On l'emploie généralement dans la réassurance et, quelquefois, dans l'assurance sur corps, pour exempter l'assureur de toute avarie particulière et commune et des frais de sauvetage (*salvage charges*). Voy. aussi le cas des *average disbursement policies*, où l'assurance est justifiée (pas T. L. O.), *infra* § 39, II, A, 7°.

(106) Arnould, I, sect. 247, cite les trois seules affaires existantes dans la jurisprudence anglaise.

(107) Voy. traduction complète de la rédaction du 1-7-31 dans Smet, p. 768, clause n° 22. Introduite dans les *Institute Clauses* en 1916, elle spécifiait jusqu'en 1922 un pourcentage de 15 %. La même limite subsiste encore dans le *American Institute Time Hulls*, d'où son nom de « 15 % disbursement warranty ».

(108) Pour le sens de ce mot, voy. *supra* § 30, sous note 16. L'assurance du découvert, par une police d'honneur, constitue aussi une violation de garantie (*breach of warranty*), *General Ins. Co. of Trieste v. Cory* (1897), 1 Q. B. 335.

co-propriétaires, créanciers hypothécaires, ou autres cessionnaires de la police, qui n'ont pas eu connaissance ou participé à cette violation, la clause, dans sa partie finale ¹⁰⁹, interdit aux assureurs de se prévaloir d'une telle exception lors du recours des susdites personnes ¹¹⁰.

C. — DUAL VALUATION CLAUSE

On a remarqué aussitôt après la grande guerre, et cela est en train d'arriver de nos jours, que le mouvement du prix des navires, en période de baisse, n'était jamais accompagné par une diminution proportionnelle du coût des réparations aux navires. A la diminution de la valeur réelle, correspondait une évaluation basse, et de là, des montants inférieurs des sommes assurées. D'où, pour les assureurs, non seulement une diminution des primes encaissées, mais une difficulté de calculer la prime, dans une mesure juste, pour une assurance tous risques. C'est pour éviter cet état de choses qu'on eût recours, vers 1919, à la *dual valuation clause*, qui correspond à l'assurance « à deux chapitres » que l'on employa en France dans le même but ¹¹¹, dont la rédaction moderne est la suivante ¹¹² :

« (A) Évalué pour tout ce qui concerne le cas de perte totale réelle ou présumée à £...

« (B) Évalué pour tous les autres cas que ceux de perte totale réelle ou présumée à £...

Pour déterminer si le navire doit être considéré comme une perte totale présumée (A) sera pris pour la valeur après réparation et il ne sera pas tenu compte de la valeur du navire avarié ou de l'épave après démolition.

En cas de demande pour perte totale réelle ou présumée (A) sera considéré comme évaluation, et le paiement par les assureurs de leurs proportions de ce montant sera en tous cas considéré comme paiement de perte totale.

Si, par suite des risques couverts, l'assuré avait droit au délaissement et à une réclamation pour perte totale présumée comme plus haut, mais qu'il ne le ferait point et que le navire n'était pas réparé, ou était vendu non réparé, la responsabilité sous cette clause sera déterminée tout comme s'il y avait eu notification de délaissement et demande de paiement pour perte totale présumée.

Les assurances permises par la « 10 % disbursement clause » seront calculées sur le montant recouvrable pour perte totale.

Comme son nom l'indique, cette clause contient une double évaluation. La première (A) est la plus basse, et corres-

(109) Introduite à la suite du fameux arrêt du *Gregorios*, Cour d'appel d'Angleterre, 15 déc. 1922, Dor, 2, 171; cité aussi *infra* § 39, II, B, 9^o et 10^o.

(110) Comp. avec les mesures prises contre la sous-estimation en France, Ripert, III, 2549 bis; en Allemagne (*obligatorischer Selbstbehalt*), Ritter, *op. cit.* § 8, rem. 6.

(111) Laffargue, *op. cit.*, pp. 218-219.

(112) *Institute Dual valuation clause*, du 1-7-25.

pond, sous la pression de l'assureur, à la valeur réelle du navire sur le marché ; elle fixe d'abord la valeur du navire en cas de perte totale. La deuxième (B), la plus haute, est fixée par les parties de 10 % à 50 % au-dessus de la valeur du marché et sert dans toute autre situation qu'une perte totale réelle ou présumée. La première partie de la clause, après l'indication des valeurs agréées, reproduit la *Institute valuation clause* (*supra*, sous-sect. VI, A.). Mais puisqu'ici l'évaluation (A) correspond à la valeur réelle du marché (*market value*), notre clause rétablit, en fait, le critérium légal (art. 60-2°) de la perte totale présumée que ladite clause de l'Institut a, autrement, pour but d'éviter.

Le calcul de l'indemnité sous cette clause est assez simple. Supposons que l'évaluation (A) est de £ 30.000, celle (B) de £ 40.000 et que la somme assurée dans cette police par un des souscripteurs soit de £ 4.000. S'il y a une avarie particulière, une contribution d'avarie commune, ou toute autre perte que totale, d'un montant de £ 1.000, cet assureur sera tenu à $4.000/40.000^{es}$ de 1.000, soit à £ 100. Quel que soit le montant d'une telle perte, la limite de la responsabilité de cet assureur ne peut dépasser une proportion de £ 4.000, somme sur laquelle la prime a été calculée comme d'habitude. Mais lorsqu'il y a perte totale réelle ou présumée, l'évaluation A entre aussi en jeu, et avec les données précitées, notre assureur payera $4.000/40.000^{es}$ de 30.000, soit £ 3.000. La fixation d'une limite moins élevée pour les cas de perte totale, a aussi pour résultat une certaine réduction de la prime en faveur de l'assuré ¹¹³.

D. — LA PROVISIONAL VALUE CLAUSE FOR OPEN COVERS OR CONTRATS

Pour éviter les inconvénients de l'estimation comme par police ouverte, dans le cas où, sous une forme quelconque des polices flottantes, la déclaration portant sur l'estimation de la chose assurée n'a pas été faite avant l'arrivée ou le sinistre (art. 29-4° du M. I. A.), les assureurs, avons-nous dit ¹¹⁴, ont consenti à l'introduction de la clause suivante :

« Au cas de perte, sinistre ou arrivée, antérieures à la déclaration, il est par là convenu que la base de l'estimation sera le coût au départ des marchandises ou biens, plus les dépenses d'embarquement ou relatifs à l'embarquement, le frêt pour lequel l'assuré est responsable, le coût de l'assurance et... pour cent de profit à ajouter. »

(113) Clarus, *Notes on Marine Insurance*, précit., p. 45.

(114) *Supra*, sous-sect. IV, E.

Dans son titre de « Clause d'estimation provisoire pour les *open covers* ou contrats » ¹¹⁵, le terme « contracts » signifie les polices flottantes proprement dites, et celui de « open covers » cette espèce particulière de police flottante anglaise, dont l'usage, de plus en plus fréquent, nous explique pourquoi elle figure au premier rang. Il est à remarquer que la pratique anglaise n'a pas admis l'existence d'un pourcentage fixe, avec possibilité de dérogation, comme c'est le cas des 10 % de la clause « nonobstant » de l'article 16 de la Police française sur facultés de 1928, pour l'assurance *ordinaire*. Abstraction faite de la dissemblance de situations, bien que le résultat soit le même, il y a là un détail symbolique d'une mentalité commerciale différente.

E. — LA INCREASED VALUE CLAUSE

Cette clause de l'Institut ¹¹⁶ fut introduite à titre d'essai, quelque temps après la guerre, seulement dans l'assurance sur facultés pour prévoir le cas d'une évaluation insuffisante et de l'assurance de la différence par un autre moyen ¹¹⁷.

Son texte, dans la partie la plus importante, est rédigé comme suit :

« Dans le cas d'une assurance supplémentaire faite par l'assuré, pour le temps présent sur la cargaison ci-assurée, l'évaluation insérée dans cette police sera tenue, en cas de perte ou réclamation, augmentée (*increased*) jusqu'au montant total assuré au moment de la perte ou accident. »

En cas de perte totale la clause ne joue pas ; mais si en échange, il y a perte partielle ou avarie particulière, l'assureur ne payera plus une proportion égale au rapport entre sa souscription et l'évaluation de la police, mais entre sa souscription et une évaluation dont le montant est égal à l'évaluation de la police plus toutes les sommes assurées sur le même sujet, voyage, ou temps, par d'autres polices ¹¹⁸.

(115) Existe sous le n° 5 dans la même rédaction, parmi les clauses des imprimés : *Institute Standard conditions for Floating Policies*, et *Institute Standard Conditions for Open covers*, du 1-1-30. Pour les *open covers*, voy. *supra* § 19, II, D.

(116) N'existe aujourd'hui que dans l'assurance des graines faite aux conditions de l'*Institute Corn Trade F. P. A. Clauses*, du 1-9-27.

(117) Spécialement par les assurances T. L. O. (contre perte totale seulement). Ne pas confondre avec la possibilité de couvrir les excédents par les *Increased value policies*, ou *Excess policies*, dans l'assurance sur corps, *infra* § 41, I, E, 2° e.

(118) Comp. procédé de l'art. 9 de la Police française sur corps de 1928.

§ 37

LA POLICE NON EVALUEE

I

Les explications que nous donnerons sous ce titre seront extrêmement brèves. La question est d'abord assez connue. De plus, lors de l'étude de la police évaluée (*supra*, § 36), nous avons fait usage de fréquentes comparaisons avec la législation en la matière de police non-évaluée¹ pour faire saillir, par contradiction, les traits dominants et les avantages de l'évaluation. Enfin, l'importance pratique de ce sujet est minime, l'usage de ce genre de police est peu répandu en Angleterre et presque inconnu au Lloyd's. L'article 16 du *Marine Insurance Act* résume, comme son titre l'indique, les principes déterminant la « mesure de l'intérêt assurable », confirmant pour la plus grande partie une jurisprudence établie sous les directives de Lord Mansfield, vers la fin du XVIII^e siècle, jurisprudence qui subit en plein l'influence de la doctrine et de la loi française de l'époque²:

« Art. 16. — Sauf dans le cas où la police d'assurance contient une disposition ou une évaluation expresse, la valeur assurable de la chose assurée doit être établie conformément aux principes suivants :

1° Dans une assurance sur corps, la valeur assurable est la valeur du navire au commencement du risque y compris ses agrès, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour l'équipage, les sommes avancées sur les salaires des hommes de l'équipage et les autres déboursés (s'il y a lieu) effectués pour rendre le navire prêt pour le voyage ou l'entreprise prévue par la police d'assurance, en y ajoutant le coût de l'assurance sur le tout.

La valeur assurable, dans l'assurance d'un bâtiment à vapeur comprend aussi les machines, chaudières et charbons et le matériel des machines s'ils appartiennent à l'assuré, et, si le navire est affecté à un commerce d'une nature particulière, les installations habituelles pour l'exercice de ce commerce ;

2° Dans l'assurance du fret, que ce fret ait été payé à l'avance ou non, la valeur assurable est le montant brut du fret au risque de l'assuré, plus le coût de l'assurance ;

(1) En anglais, *unvalued policy*. La police ouverte s'appelle aussi *open policy*; mais le législateur a volontairement évité l'emploi de cette dernière expression, pour éviter toute confusion avec l'autre sens de la même expression, celle qu'emploie la pratique pour désigner la police flottante, *supra* § 28, note 4.

(2) Gow, p. 66.

3° Dans l'assurance sur facultés ou sur marchandises, la valeur assurable est le prix d'acquisition primitif des marchandises assurées, plus les dépenses d'embarquement ou se rattachant à l'embarquement et le coût de l'assurance sur le tout ;

4° Dans une assurance de toute autre chose, la valeur assurable est le montant qui se trouve au risque de l'assuré quand l'assurance est conclue, plus le coût de l'assurance. »

II

Ce texte est d'assez mauvaise rédaction. On a souligné par ailleurs³ quelques-uns des inconvénients et des difficultés qu'il soulève. Nous nous résumerons à en indiquer d'autres et à une mise au point de certaines affirmations quelque peu inexactes.

A l'instar du système français, l'article 16-1° stipule que l'estimation du navire doit se faire sur sa valeur « au commencement du risque ». D'où une difficulté d'interprétation pour les assurances « à et depuis » (*at and from*)⁴.

Il n'est que partiellement exact d'affirmer⁵ que les « mises-dehors »⁶ n'étaient pas couvertes par une assurance conclue en termes généraux « sur corps » (*on ship*), avant la loi de 1906. Les quelques décisions isolées (car par suite de la pratique des polices évaluées, le problème s'est rarement posé), se prononçaient, en effet, dans le sens de leur exclusion, mais seulement pour les polices d'une rédaction particulière. Dans la police commune anglaise, soit celle du Lloyd's, elles ont toujours été considérées comme couvertes grâce aux termes « tackle, apparel, ordnance, munition, artillery, boat and other furniture »⁷. La seule controverse à laquelle la loi met fin c'est celle qui a trait aux avances consenties sur les salaires des hommes de l'équipage. Il n'y avait pas de jurisprudence à ce propos, mais la pratique les considérait couvertes et tel était l'avis de la doctrine⁸. Le premier alinéa de l'article 16 les prévoit clairement, mais la Règle 15° des Règles pour l'interprétation de la police, de l'Annexe II de la même loi, ne les inclue pas parmi les choses couvertes sous le terme « ship »⁹.

Dans l'assurance du fret, les termes de l'alinéa 2 de l'article 16, ne permettent pas de savoir s'il s'agit du « fret au risque de l'assuré » au commencement du voyage ou bien au moment de la perte. L'assuré ne peut-il, en effet, rien

(3) Bosc, pp. 36 et s.

(4) Bosc, p. 36.

(5) Bosc, p. 38.

(6) Incorrectement traduit par *outfit* (agès, appareils, accessoires) au lieu de *disbursements*.

(7) Arnould, I, sect. 365, note (m).

(8) Stevens, *op. cit.*, p. 190; Arnould, 2^e édit. (1851), I, p. 381.

(9) Pour les autres accessoires et pour le charbon, voy. *supra* § 27, III.

toucher pour le fret à faire qui résulterait des contrats définitivement conclus en cours de route, par exemple à un port intermédiaire, et qui, n'étant payable qu'à destination, se trouverait au risque de l'assuré avant le sinistre ? La jurisprudence en fait une question d'interprétation de l'intention des parties et des termes du contrat¹⁰. D'après les termes de la même disposition il résulte, on le sait¹¹, que l'assuré peut trouver un bénéfice dans le sinistre puisqu'il est en droit de réclamer le fret brut sans aucune déduction, quel que soit le moment où le sinistre s'est produit. De la combinaison de ces deux alinéas, on observera aussi que lorsqu'il y a assurance séparée du fret et du navire, l'assuré recevra une indemnité supérieure à la perte subie, puisque les « mises dehors » se trouveraient incluses, à la fois, dans le navire et dans le fret brut. Or, aux termes de l'article 32-1°, il ne peut y avoir sur-assurance par double assurance que si les sommes assurées dépassent l'« indemnité permise par la loi », ce qui n'est pas le cas dans notre hypothèse. Pourtant la jurisprudence anglaise a commencé à admettre qu'il pouvait y avoir, à côté de la double assurance formelle, une double assurance de fait qui doit être sanctionnée par les moyens appropriés malgré le silence de la loi¹².

Dans l'assurance sur marchandises la valeur assurable est « le prix d'acquisition primitif » de l'objet assuré, plus les frais d'embarquement ou relatifs à l'embarquement et le coût de l'assurance sur le tout. Par « prix d'acquisition primitif », on comprend, en Angleterre, le prix sur facture. Aux Etats-Unis, la jurisprudence admet, au contraire, un système moins pratique mais certainement plus juridique et plus souple : en principe, il n'y a à tenir compte que du prix du marché au commencement du risque, et le prix sur facture ne doit entrer en considération que s'il dépasse la valeur du marché¹³. Pour les factures en monnaie étrangère, il n'y a aucune règle fixe. Parmi les très rares décisions à ce sujet, une ancienne se prononce pour l'estimation calculée suivant le cours en vigueur à l'époque du règlement¹⁴, tandis que, au contraire, une moderne estime que le cours sera celui au moment de la perte¹⁵.

(10) Arnould, I, sect. 365, note (a); conf. aussi à l'art. 26-3° du M. I. A.

(11) Bosc, p. 39; *supra* § 36, IV, B.

(12) Thames & Mersey Marine Ins. Co. v. The *Gunford* Ship Co. (1911), A. C. 529, précit.

(13) Phillips, II, sect. 1229-1231.

(14) *Thelluson v. Bewick* (1793), 1 Esp. 77.

(15) *Chartered Trust & Co. v. London & Scottish Ass. Corp.* (1923), 16 Lloyd's List L. R. 233. Pour la prime à l'exportation (*drawback*), la jurisprudence américaine décide que son montant ne peut pas être déduit de l'estimation de la valeur assurable, Phillips, II, sect. 1235.

Ajoutons, enfin, que la jurisprudence anglaise est définitivement fixée dans le sens qu'une simple assurance « sur marchandises » (*on goods*) ne couvre pas le profit ou commissions auxquels peuvent donner lieu sa bonne arrivée. Dans la police du Lloyd's, il suffit d'ajouter, dans le blanc de l'évaluation, ou en marge, les mots « profits » ou « commissions ». L'assuré doit, bien entendu, faire la preuve de l'existence et du montant de son intérêt. Aux Etats-Unis, il semble, au contraire, que la simple assurance, « sur marchandises » comprend un certain pourcentage, proportion ou part de chargement à être considérés comme profits ¹⁶.

(16) Phillips, I, sect. 462.

§ 38

LES RISQUES COUVERTS (PERILS INSURED AGAINST)

Touching the adventures and perils which we, the assurers are contended to bear, and do take upon us in this voyage, they are of seas, men of war, fire, enemies, pirates, rovers, thieves, jettisons, letters of mart and countermart, surprisals, takings at sea, arrests, restraints, and detainments of all kings, princes, and people, of what nation, condition, or quality soever, barratry of the master and mariners, and of all other perils, losses, and misfortunes that have or shall come to hurt detriment, or damage of the said goods and merchandises and ship, etc., or any part thereof.

« Pour ce qui est des risques et périls que nous, assureurs, sommes disposés à supporter, et accepter dans ce voyage, ce sont ceux de mer, navires de guerre, incendie, ennemis, pirates, bandits, voleurs, jets à la mer, lettres de marque et de contremarque, surprise, captures à la mer, arrêts, rétentions et détentions de rois, princes, peuples, de toute nation, condition ou qualité, quelle qu'elle soit, baraterie du capitaine et des hommes de l'équipage, et de tous autres périls, pertes et sinistres qui sont survenus ou surviendront pour le dommage, détriment ou préjudice desdits objets, marchandises et navire, etc., ou de parties quelconques de ceux-ci. »

I

L'origine ancienne du texte, largement influencé par la police florentine de 1523, explique la nature et la variété des risques ci-dessus énumérés par la police du Lloyd's. On peut observer néanmoins, que, malgré cet arrangement désordonné et bien que le nombre de périls couverts soit assez réduit, car il ne correspondait qu'aux besoins de l'époque où la police fut conçue, le texte fait preuve d'une terminologie presque parfaite. Les litiges nombreux auxquels cette partie du texte donna lieu au cours des siècles, font que presque chacun de ces mots contient une définition, admirablement précise, qui garde toute son actualité, et que la loi de 1906 n'a fait que confirmer. Et ceci explique, mieux

que le souci de la tradition, comment, malgré les nécessités modernes du commerce, la police et cette énumération archaïque ont pu être conservées.

Ainsi cite-t-on, comme exemple, les mots *adventures and perils* desquels la jurisprudence a pu conclure que dans la signification de chaque risque devait entrer la notion de fortuit (*fortuitous*) et d'inattendu (*unexpected*). C'est de la même manière qu'on motive juridiquement l'exclusion du vice propre (*inherent defect*), de l'usure et fatigue habituelle (*wear and tear*). Le fait que l'expression : *perils of the sea* est énumérée à titre séparé des autres risques, même de ceux essentiellement maritimes, a permis une interprétation précise de ce terme ; car, comme on le verra bientôt, *perils of the sea* ne correspond nullement à la notion continentale de « fortune de mer » (*infra*, § 39, I.). D'après Gow, les mots *in this voyage* auraient une signification spéciale et ne consisteraient pas en une répétition de l'expression située en tête du texte, à la délimitation de l'aventure (*supra*, § 34, II, A.); se livrant à une interprétation originale, mais par trop subtile pour qu'elle soit véridique pour un document essentiellement commercial, cet auteur croit voir dans ladite expression l'intention des assureurs de s'exonérer « des conséquences des accidents antérieurs ou des causes de sinistres postérieurs » à la durée de l'assurance ; en d'autres termes — innovation à caractère national puisqu'elle n'existe ni dans la police florentine de 1525, ni dans celle de Marseille, de 1584 — il y aurait là, en germe, l'acceptation conventionnelle du principe de la *causa proxima*¹.

Enfin, l'expression : *all other perils*, constitue le plus bel exemple de la susceptibilité que présente cet ancien document de s'accorder aux autres nécessités non expressément prévues par le texte ou même à celles de l'avenir (*infra*, § 40).

II

Pour ce qui est du plan de l'exposé des risques prévus par le texte, nous abandonnerons dans une certaine mesure le système strict de *commentaire*, autant parce que le sujet s'y prête peu comme étant trop vaste, que pour pouvoir rendre plus clair notre exposé, puisque l'énumération des périls couverts est entachée d'un certain désordre et un certain nombre de risques sont assimilables, sinon synonymes à d'autres. Ce n'est donc que par un simple souci technique — éviter un trop grand nombre de renvois — que nous adoptons le plan de Gow, à savoir l'exposé des risques en

(1) Gow p. 95.

trois groupes : périls dus aux éléments, périls dus à l'action des personnes à bord, et périls dus à l'action des personnes hors bord² (*infra*, § 39). Ensuite, passant rapidement sur les risques prévus en termes généraux (*infra*, § 40), nous reviendrons à notre méthode de rapprochements d'ordre pratique et consacrerons, ainsi, une section spéciale à l'exposé de certains risques toujours couverts par l'assurance du Lloyd's, mais non prévus par le texte de sa police (*infra*, § 41).

(2) Gow, p. 101.

RISQUES PREVUS EXPRESSEMENT

I

Périls dus aux éléments

A. — PERILS OF THE SEAS

1° Au point de vue de la terminologie comparée, l'expression anglaise *perils of the seas* semble, au premier abord, correspondre au terme juridique de fortune de mer ou de risque de mer. En réalité, rien n'est moins exact puisque, comme on l'a déjà bien fait remarquer, la susdite expression a un sens extrêmement restreint et, jusqu'à un certain point, assez précis¹.

Si l'on procède d'emblée par des raisonnements empiriques, il est facile de constater que ni la police du Lloyd's ni le *Marine Insurance Act* de 1906, ne permettent de conclure que ce terme équivaldrait à la notion continentale de fortune de mer, dont le sens ainsi qu'il est généralement admis, semble avoir perdu toute valeur technique pour n'être plus qu'une qualification générique des divers risques figurant dans l'énumération de la police². En effet, la police du Lloyd's, au titre de l'énumération des risques, parle de *perils of the seas*, navire de guerre, feu, pirates,... arrêt, capture, détention,... etc... De même l'article 3 du M. I. A. stipule que « ...On entend par risque maritime (*maritime perils*) les risques provenant ou survenant à l'occasion de la navigation maritime, c'est-à-dire les périls de mer, feu, périls de guerre, pirates, brigands, voleurs, captures, saisies, arrêts et restrictions des princes et peuples, jets, *barratry* et autres périls, soit de la même nature, soit prévus dans la police ».

Ainsi, le péril de mer en droit anglais n'est que l'un des risques maritimes couvert par la police³. Lorsque l'on cher-

(1) Observations sur Chambre des Lords, 25 fév. 1924, Dor, 7, pp. 142 et s.

(2) Observat. précit., p. 144.

(3) Mc. Arthur, p. 111; Lowndes, p. 106; Arnould, II, sect. 812; Gow, pp. 96-97; Chalmers, *Marine Insurance Act* précit., 171; c'est donc, dans *maritime perils* qu'il faudrait plutôt chercher l'équivalent de « fortune de mer ».

che en échange une définition de ladite expression on ne trouve que de vagues renseignements fournis par la Règle 7° d'interprétation, de la même loi :

« L'expression *perils of the seas* se réfère seulement aux accidents et événements inattendus de la mer ; elle ne comprend pas l'action ordinaire des vents et des vagues ». C'est donc à la doctrine et à la jurisprudence anglo-américaine — puisque la jurisprudence des Etats-Unis semble, sur ce point, identique à la jurisprudence anglaise⁴ — qu'il faut s'adresser pour l'interprétation du susdit terme.

2° Le premier grand juriste qui aperçut la nécessité d'une définition plus précise, fut Lord Ellenborough. Se référant à une ancienne jurisprudence qui considérait une perte par suite de capture comme un *peril of the seas*⁵, ce juge admit qu'il fallait distinguer les « périls de la mer » (*perils of the seas*) de « périls sur la mer » (*perils on the seas*), le premier étant dû uniquement à l'action des flots ou vents, et le deuxième, si on faisait abstraction de l'existence du navire, pouvant aussi bien arriver sur terre⁶.

Une des premières définitions des plus complètes paraît être celle donnée par le juge Lush, qui, dans l'affaire *Merchants Trading Co. v. Universal Mar. Ins. Co.* (1870) L. R. 9 Q. B. 596, déclara comprendre sous cette expression « des périls qui résultent de l'action violente des éléments, comme distincts de leur influence lente et naturelle sur la matière du navire,... casualités qui peuvent (*may*) et non pas des conséquences qui doivent (*must*) arriver. D'après Mc Arthur⁷ ce serait là, la plus parfaite des définitions jurisprudentielles anglaises de ce terme, et Arnould se l'approprie complètement, tout en ajoutant le mot « immédiat », pour rappeler l'application de la *causa proxima*⁸ ; mais Lowndes critique à juste raison, croyons-nous, le mot « violent », rappelant que le brouillard par mer calme peut être aussi dangereux qu'une tempête⁹ ; à quoi Gow ajoute que le mot « naturelle » n'est non plus sans défaut, car la brume et la tempête sont aussi naturelles qu'une mer calme¹⁰.

A notre avis, l'interprétation la plus parfaite de ce terme fut celle à laquelle se livre Lord Herschell devant la Chambre des Lords, dans l'affaire du *The Xantho* (1887), 12 App. Cas. 31 : « Je considère que le terme *perils of the seas* n'embrasse pas tout accident ou casualité qui peut arriver à l'in-

(4) Phillips, II, sect. 1097 et s.; Richards, sect. 425.

(5) Cité dans 2 Rob. Ab. 248, case 10.

(6) Cullen v. Buller (1815), 5 M. & Sel. 461.

(7) *Op. cit.*, p. 111.

(8) Arnould, 8^e éd., sect. 812.

(9) *Op. cit.*, p. 107; dans le même sens, Hart et Simey, 11^e édit. du *Traité d'Arnould*, sect. 812.

(10) *Op. cit.*, p. 97.

térêt assurable *en mer*. Il doit s'agir d'un péril *de la mer*. De même, il est bien établi que ces mots ne couvrent pas toute perte ou dommage dont la mer est la cause immédiate. Il ne protège pas, par exemple, contre cette action naturelle et inévitable des vents et flots, qui donnent lieu à ce qu'on appelle la fatigue et usure habituelles (*wear and tear*). Il doit y avoir quelques accidents (*casualty*), quelque chose qui ne puisse pas être prévu comme un des incidents nécessaire de l'aventure. Le but de la police est de fournir une indemnité pour des accidents qui peuvent arriver et non pas pour des événements qui doivent arriver. Il a été soutenu que les pertes par péril de la mer étaient seulement celles qui avaient été causées par la violence inhabituelle des vents et des flots. Je crois qu'il y a là une interprétation par trop restreinte de ces mots et elle n'est certainement pas basée sur la doctrine ou sur le sens qu'on leur donne vulgairement. Il n'y a plus aucun doute qu'il y a perte par péril de mer lorsqu'un navire par mer calme heurte un récif submergé et coule. Et la perte par le fait qu'un navire coule, par suite d'une collision avec un autre navire, même si la collision résulte de la négligence de cet autre navire, doit être classée dans la même catégorie » ¹¹.

3° De l'ensemble de toutes les autres décisions, il résulte que les éléments essentiels de ce risque sont les suivants : Il faut que le péril soit dû « à la mer ». C'est ainsi que l'éclatement de la chambre à air de la pompe du petit cheval, lorsqu'il est dû seulement à une pression excessive de l'eau, n'est pas un péril de mer, quand bien même il se produirait sur mer ¹². Mais l'on comprend facilement que l'application de cette première condition demandait, en premier lieu, l'admission d'un critérium permettant de découvrir le lien de causalité entre la perte et le risque de mer ainsi défini. Or, à ce propos, qu'il suffise de savoir que la jurisprudence anglaise avait admis jadis la théorie de la *causa proxima* (*proximate cause*), qu'elle appliquait dans l'acception la plus classique de l'expression, à savoir l'événement chronologiquement le plus rapproché du dommage. Ainsi, cite-t-on parmi les exemples les plus classiques, celui de l'affaire du *Inchrhona*, où Lord Herschell, le savant auteur de la définition précédemment citée, décida que le dommage causé aux marchandises assurées, par l'intrusion de l'eau de mer à travers des trous faits par des rats, dans le réseau des

(11) Dans le même sens, Lord Halsbury et Lord Bramwell, dans *Hamilton, Fraser & Co., v. Pandorf & Co.* (1887), 12 App. Cas., respectivement pp. 524, 527; *ibid.* le juge Lopes même affaire (1886), 16 Q. B. D. 629, conf. Lord Bramwell, dans *Thames et Mersey Mar. Ins. Co. Ltd. v. Hamilton, Fraser & Co.* (1887), 12 App. Cas., p. 492.

(12) *Thames & Mersey Mar. Ins. Co. Ltd v. Hamilton, Fraser & Co.* précit.

luyaux du navire, était un *peril of the seas*, à la charge des assureurs¹³. Nous avons pris volontairement cet exemple pour pouvoir montrer au cours de nos explications suivantes, l'évolution subie par l'application de la théorie de la cause immédiate qui devait aboutir, à quelques exceptions près, à son remplacement par la théorie de la cause efficiente » ; car, pour ce qui concerne la circonstance de cette affaire, une solution contraire est aujourd'hui expressément prévue par l'article 55-2° c, du M. I. A.

Le deuxième point sur lequel il n'y a jamais eu de contestations, consiste à dire que l'événement doit être fortuit, c'est-à-dire « qu'il puisse arriver » et non pas « qu'il doive arriver ». C'est uniquement sur la base de cette interprétation qu'on est arrivé à exclure de la charge des assureurs les pertes causées par fatigue et usure habituelles (*wear and tear*), par le coulage et bris ordinaires (*ordinary leakage and breakage*), vice propre ou nature de la chose assurée (*inherent vice*) ; risques expressément exclus, aujourd'hui, par la loi de 1906, article 55-2° (Voy. aussi *infra*, § 42, III) ; conf. aussi Règle 7°, du M. I. A., précitée.

Enfin on est aussi d'accord sur le fait qu'il n'est pas nécessaire qu'il s'agisse d'un événement violent¹⁴.

4° L'expression *perils of the seas* a absolument le même sens dans une police d'assurance que dans un connaissement (*bill of lading*). De la même manière que pour ce qui arrive du risque de *restraints of princes* (fait du prince) on a toujours admis qu'il n'y avait aucune raison pour que les mêmes expressions soient interprétées d'une manière différente simplement parce que, bien qu'ils ne portent pas sur des faits parfaitement identiques, ils sont applicables à deux contrats différents¹⁵. Mais cette identité de signification technique n'entraîne pas, obligatoirement, les mêmes conséquences sous un contrat d'assurance, que dans un contrat de transport. Ainsi lorsqu'un péril de mer est la cause directe d'un dommage, mais que l'action du péril a été déclenchée par une faute de l'équipage, l'assureur sera responsable, alors que le transporteur ne pourra pas invoquer la clause d'exonération de responsabilité insérée au connaissement. Cela tient simplement au fait que les deux contrats n'ont pas le même objet¹⁶.

(13) *Hamilton v. Pandorf*, précit.

(14) Lord Herschell dans *The Xantho*, précit. ; *Ajum Golam Hossen v. Union Marine Ins. Co.* (1901), A. C. 362.

(15) *Hamilton v. Pandorf*, 12 App. Cas. 518 ; *The Xantho*, précit. ; *Blackburn v. Liverpool Steam Navigation Co.* (1902), 1 K. B. 290 ; *Sasoon v. Western Ass. Co.* (1912), A. C. 561 ; *Becker v. London Ass. Corp.* (1918), A. C. 101, aux Etats-Unis, *The G. R. Booth*, 171 U. S. 40 ; conf. *Scrutton, op. cit.*, 246 et s. ; pour l'identité avec le *restraint of princes*, voy. Arnould, II, sect. 832 a et 832 b.

(16) Juge Wills, dans *Grill v. General Iron Col. Co.* (1868), L. R. 1 C. P. 600 ; Lord Herschell, dans *The Xantho*, précit. ; Lord Sumner, dans *Becker, Gray & Co. v. London Ass. Corp.*, précit. ; voy. aussi *Dor*, 7, pp. 149, 150.

5° Les principales espèces de pertes englobées dans le terme de *perils of the seas* ne sont énumérées, ni par la loi, ni par la police. L'usage, ciselé par la jurisprudence, fournit la seule source d'interprétation possible.

Pour le « naufrage » il n'existe, en Angleterre, aucun équivalent précis. *Foundering at sea* ou *sinking*, désigne le fait d'un navire qui coule. La perte par défaut de nouvelles (*missing ship*), rentre dans cette catégorie et est recouvrable du chef de périls de mer¹⁷. Cette hypothèse est expressément prévue par l'article 58 du M. I. A.; il n'y a aucun délai fixe à partir duquel le navire peut être considéré comme perdu; la susdite disposition stipule un « délai raisonnable » et aucune police anglaise n'a cru nécessaire ou plus utile de déroger à ce critérium quelque peu incertain.

Les mots *wreck* ou *wrecked* traduisent l'état du navire qui, à la suite de n'importe quel sinistre, n'est qu'une *épave*. Pourtant, *shipwrecking* serait, à notre sens, l'équivalent de l'expression « échouement avec bris ». En dehors de cette dernière, il existe deux autres expressions pour désigner l'échouement. La première est : *stranding*, dont le sens juridique est extrêmement précis; dans une acception plus large, le contact avec le fond s'appelle aussi *taking the ground*, ou quelquefois, *grounding*; ces derniers termes désignent plutôt ce que l'on nomme l'« échouage ». L'importance d'une signification précise de tous les susdits termes s'avère plutôt dans les clauses de franchises d'avaries, et spécialement, dans la « franc d'avarie sauf ». La partie de la police Lloyd's qui contient une telle clause s'appelle le *Memorandum*; c'est lors de l'étude de cette dernière que nous pourrions plus avantageusement procéder à leur interprétation (*infra*, § 49, II). Il en est de même de l'abordage, qu'on appelle en anglais *collision*, risque dont nous renvoyons l'étude, aux explications portant sur la clause du recours de tiers pour abordage : *Running Down Clause* (*infra*, § 41, I).

Enfin, en dehors des avaries que subit la coque et les accessoires par l'action extraordinaire des vents et des flots, est couverte, à titre de *perils of the seas*, toute perte arrivée aux marchandises, chargées aux endroits permis par la police ou l'usage; et tout spécialement, bien qu'on ne puisse trouver aucune décision directe et précise, il faut décider, par application de principes généraux du droit anglais d'assurances, qu'il en est ainsi des risques de pluie, soleil, et de la buée de cale (*sweat*), provenant de l'introduction accidentelle de l'eau de mer dans les cales, du moment où il n'y a pas eu emballage défectueux¹⁸.

(17) Arnould, II, sect. 813.

(18) *Contra*, étudiant ou interprétant une assurance aux conditions anglaises: Smet, n° 309; Comm. Marseille, 12 mai 1931, Dor, Suppl. 9, 304; Trib. mixte d'Alexandrie, 11 fév. 1929, Dor, 19, 228; Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 5 mars 1930, Dor, 22, 252

L'arrêt qui se rapproche le plus de cette question est celui rendu dans l'affaire *Montoya v. London Ass. Co.*¹⁹, où il fut jugé que la destruction d'une cargaison de tabac, emballé avec soin, par les exhalaisons et fumées provenant de la putréfaction de cuirs, chargés à côté, par l'intrusion accidentelle de l'eau de mer uniquement parmi ces derniers, était un péril de mer à la charge des assureurs (voy. aussi *infra*, B.).

B. — LE FEU

1° Le terme *fire*, dans l'assurance maritime anglaise a un sens extrêmement large. Il comprend le feu causé par la foudre, par la négligence du capitaine et de l'équipage, par un acte de *barratry*, par destruction ennemie et même, dans certains cas, quand il est mis accidentellement sans aucune intention frauduleuse. Un classement succinct des diverses causes amenant l'arrivée de ce sinistre nous permettra de relever les principales solutions du droit et de la pratique anglaise :

a) *La foudre*. — C'est le cas le plus classique de feu produit par les éléments de la nature. Si la foudre se manifeste autrement que sous cette forme, les dommages sont payés à titre de *perils of the seas*.

b) *Causes accidentelles*. — L'assureur est certainement responsable de l'incendie au navire, dû à une lampe de signalisation à feu qui s'est renversée à cause de la tempête ou du feu des docks qui se propage au navire.

c) *La négligence du capitaine, équipage et passagers*. — Il y a déjà bien plus d'un siècle, que la jurisprudence anglaise, après quelques hésitations, s'est définitivement fixée dans le sens que les pertes dont la cause immédiate est le feu mais dont la *causa remota* est la négligence du capitaine, équipage et passagers, incombent à l'assureur²⁰. La fréquence de ces cas est justement la raison pour laquelle ce risque est traité à titre séparé de *perils of the seas*. Cette solution fait d'ailleurs partie de l'application d'un principe général et particulier au droit anglais, que confirme, à la suite de la jurisprudence, l'article 55-2° (a) de la loi de 1906, dans les termes suivants :

et note. A notre sens et pour les motifs précités, il ne peut en être ainsi que pour les risques *normaux* de pluie, soleil et buée de cale; conf. opinion de Ripert, III, 2714, pour l'interprétation de la Police française sur facultés de 1928, qui exclue, pourtant expressément, toute buée de cale (art. 5, § 1).

(19) (1851), 6 Exch. 451.

(20) *Busk. v. Royal Exch. Ass. Co.* (1818), 2 B. et Ald. 73; *Trinder & Co. v. Thames et Mersey Co.* (1898), 2. Q. B. 114.

« L'assureur n'est pas responsable des pertes qu'on peut attribuer à l'acte intentionnel et frauduleux de l'assuré, mais, à moins de disposition contraire dans la police, il est responsable des pertes directement causées par des risques couverts, même lorsque ces risques ne se seraient pas produits sans la faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage. »

D'après cette disposition extrêmement importante, que nous aurons maintes fois l'occasion de revoir au cours de nos explications ultérieures²¹, il résulte clairement que le M. I. A. n'a entendu déroger en rien à la jurisprudence d'après laquelle les assureurs restent responsables des pertes dues à la négligence ou faute non intentionnelle de l'assuré lui-même²² ; il s'ensuit que le feu arrivé dans de telles circonstances est à la charge des assureurs (Voy. aussi *infra*, § 42, II).

d) *Le feu mis intentionnellement par l'assuré (arson)*. — De ce qui précède, il résulte — et cela n'est que naturel — que si ce risque est dû à l'acte intentionnel et frauduleux (*wilful misconduct*) de l'assuré, il n'incombe pas aux assureurs.

e) *L'acte frauduleux du capitaine et de l'équipage*. — Cette hypothèse est constitutive du risque dit de *barratry*, terme qui, à la différence de la notion continentale de baraterie, ne comprend, d'après le droit anglais, uniquement que les actes frauduleux du capitaine ou équipage (*infra*, III, B.).

f) *Destruction par l'ennemi*.

g) *Acte intentionnel mais non frauduleux*. — On cite à ce propos trois hypothèses classiques : le feu mis pour éviter le risque de capture certaine²³ ; le cas où un navire a été brûlé par les autorités sanitaires pour éviter une épidémie²⁴ ; l'incendie des accessoires du navire, ou de la cargaison, pour ramener le navire qui manque de combustible, à bon port ; ce cas ne rentre pas nécessairement, parmi les pertes classées en avaries communes²⁵.

h) *Combustion spontanée*. — Ce risque, se manifestant sur l'objet même dont il a pris naissance, s'étudie en un

(21) Voy. notamment *infra*, sous-sect. III, B.

(22) *Trinder & Co. v. Thames & Mersey Co.* (1898), 2. Q. B. 114; *Arnould*, II, sect. 799 a.

(23) *Gordon v. Rimington* (1807), 1 Camp. 123 ; cet exemple que cite *Arnould*, II, sect. 17, p. 428, semble douteux, car il est contredit par la décision *Butler v. Wildman* sect. 828, et qui paraît, comme la décision même, inspirés par *Emerigon*, I, ch. XII, (1820), 3 B. et Ald. 398, où il fut jugé qu'une caisse de dollars jetée à la mer pour éviter le risque certain de capture est couverte du chef de « tous autres périls » ; sur ce dernier risque, voy. *infra* § 40.

(24) Supposition, non basée sur quelque décision, *Arnould*, II, sect. 828; *Phillips*, II, sect. 1094; inspirée par *Emerigon*, ch. XII, sect. 17, p. 429; *contra*: *Gow*, p. 102; *MacLachlan*, 6^e édit. de *Arnould*, p. 760 et note; à juste raison, croyons-nous, car, à moins d'une application littérale de la *causa prima*, il y a là plutôt un fait du prince (*infra*, sous-sect. III).

(25) *Clarus, More Notes*, précit., p. 5.

vice propre, et ne peut par suite, incomber à l'assureur ; conf. art. 55-2° (c) du M. I. A. (*infra*, § 42, III). Mais d'importantes distinctions doivent être faites à ce propos. Si la combustion ne provient pas d'une cause interne, mais est déclenchée par une cause externe, comme l'intrusion accidentelle de l'eau de mer, alors les assureurs sont responsables ; cela découle nécessairement des principes généraux du droit anglais, car il n'y a aucune décision directe à ce sujet ; il en est ainsi, comme cela arrive le plus souvent, même si l'eau de mer qui vient accidentellement en contact avec l'objet assuré, n'a fait qu'aggraver un risque qui autrement ne tient qu'à la nature propre de la chose assurée²⁶. En général, il est d'usage d'assurer les marchandises susceptibles de ce risque sous des clauses spéciales, qui ont pour effet, soit d'exclure ce risque, ou de traiter l'assurance « franc d'avaries », soit de le couvrir expressément, et pour le tout, contre une prime spéciale ; c'est pour cela que de pareilles pertes, lorsqu'il n'y a pas de franchise d'avarie ou d'exclusion du risque spécifique, sont payées en entier, sans aucune ventilation, par les assureurs anglais²⁷. Mais si les assureurs ne sont pas obligés de la combustion spontanée provenant uniquement du vice propre de la chose assurée, ils répondent des pertes subies par le fait que le feu s'est propagé au navire, ou que le feu, les exhalaisons et la fumée ont avarié les marchandises. Nous avons vu, dans ce sens, la décision *Montoya v. London Ass. Co.*, précit. (*supra*, A). Nous croyons que cette solution tient plutôt à une application heureuse, mais non motivée, du principe dit de pertes *ejusdem generis* aux risques et périls expressément énumérés par la police, et qui sont dès lors, recouvrables à titre de de « tous autres périls » (*infra*, § 40) ; car s'il en était autrement, cela ne pourrait être motivé que sur la base de ce principe juridique, universellement admis, d'après lequel le vice propre d'un objet est fortune de mer pour les autres objets assurés dans la même aventure ; et cette interprétation n'est qu'un aspect d'une règle plus générale d'après laquelle tout sinistre d'un objet assuré, *quelle que soit sa cause*, est fortune de mer pour les autres objets assurés dans la même expédition maritime ; or, comme on le verra bientôt, dans un arrêt récent, la Chambre des Lords a repoussé ce principe (*infra*, sous-sect. II, B 9°).

i) *L'explosion accompagné par le feu*²⁸. — Sur ce point de très curieuses solutions ont été adoptées par la pratique. Depuis longtemps, les assureurs anglais avaient l'habitude

(26) Comp. dans le même sens, L. Dor et A. Choteau, *Le concours du vice propre et du risque couvert dans l'assurance facultés*, Etude, Dor, 21, 12.

(27) Clarus, *More Notes*, précit., p. 4 ; Arnould, II, sect. 828.

(28) Pour l'explosion sans feu, voy. *infra* § 40 et § 41, II.

de payer les pertes dues au feu, si ce dernier était la cause ou la conséquence d'une explosion. Mais dans ce dernier cas, toutes les fois où il était possible, une ventilation était faite pour éliminer de leur charge tout dommage causé d'abord, ou uniquement, par l'explosion se manifestant par une action expansive et violente. Cette très curieuse distinction n'ayant à l'appui aucune décision de justice, peut à juste raison être qualifiée d'étrange, puisque jusqu'en 1887, dans l'opinion des assureurs et même des cours inférieures, le risque d'explosion était considéré comme incombant aux assureurs du chef de l'expression « tous autres risques » de la police Lloyd's (*infra*, § 40). Pourtant, depuis l'arrêt de l'*Inchmaree* (1887), 12 App. Cas. 484, par lequel la Chambre des Lords décida que l'explosion n'était pas un risque couvert par la police du Lloyd's, la pratique apparut comme avoir été légalement fondée. Rappelons pourtant que, une fois, sûrs de leur droit, les assureurs, au lieu d'en profiter, introduisirent une clause connue sous le nom de *Inchmaree*, qui couvre entre autres, le risque d'explosion, et fait depuis partie des conditions usuelles de toute assurance corps (*infra*, § 41, II). Dans l'assurance facultés, cette clause n'existant pas, les assureurs continuent à faire une ventilation et, hors les cas douteux²⁹, refusent de payer les dommages causés par explosion, même si cette dernière s'est produite à la suite du feu ou a été causée par ce dernier, du moment que le feu ne s'est pas attaqué à l'objet assuré³⁰. Cette pratique doit à son tour être considérée comme bien fondée car les motifs à la base de l'arrêt de l'*Inchmaree* ne permettent pas de considérer que l'explosion serait un risque couvert dans l'assurance facultés alors qu'il ne l'est pas dans celle sur corps³¹.

La pratique américaine est la même, mais la jurisprudence avait décidé, bien avant 1887, que l'explosion n'est pas un risque couvert par la police, non sans se livrer à une analyse plus subtile : si l'explosion agit par pression seulement, elle n'est pas couverte, mais si l'agent de l'explosion se manifeste et agit en même temps que la pression par inflammation et combustion, il est à la charge des assureurs³².

2° Les pertes incidentes au feu, comme celle dues soit à la chaleur et fumée, soit à l'eau pendant les mesures de sauvetage et d'extinction, sont recouvrables, en pratique du chef du risque de feu ; il y a bien entendu des distinctions à faire entre le dommage ainsi causé et la partie due au vice

(29) Le payement est alors fait, soit *ex gratia*, soit *without préjudice*, c'est-à-dire sans préjudice d'une action en restitution.

(30) Clarus, *More Notes*, p. 2.

(31) *Infra* § 40.

(32) Parson, *Marine Insurance*, Boston 1868, 2 vol., I, p. 560 et note.

propre. Nous passerons aussi sur le fait du classement de telles pertes, en avarie commune, et les distinctions qu'on fait alors entre les parties avariées par le feu, qui ne sont pas incluses dans le règlement d'avarie commune et les parties endommagées par les mesures d'extinction, qui en font, au contraire, partie ; conf. Règle III de York et Anvers, identique aux Règles 10 et 11 des *Rules of practice of Average Adjusters* ; car ce sont là des questions de droit général d'assurance anglais, en dehors du cadre de ce sujet³³. Au point de vue strictement juridique, il est fort douteux que de telles avaries puissent être récupérées du chef du risque de feu ; il faudrait, comme le remarque Arnould, voir plutôt là des pertes recouvrables sous l'expression « tous autres périls », comme assimilables et de la même nature que le risque de feu, conformément au principe dit de *ejusdem generis* (*infra*, § 40).

II

Périls dus à l'action de personnes à bord

A. — LE JET A LA MER (*Jetisson*)

1° Ce risque se rattache à la grande question d'avaries communes qui, soit dans le contrat de transport, soit dans celui d'assurance, appartient à une étude de pur droit général en dehors de notre sujet³⁴.

Du côté assurance, quelques observations sur la pratique du Lloyd's, nous semblent pourtant nécessaires.

Il est extrêmement difficile et ce n'est pas ici la place de trouver le fondement juridique de l'obligation de l'assureur au paiement de la *contribution* d'avarie commune dans le droit anglais. Que l'on admette la thèse des dépenses extraordinaires ou celle de l'assurance de responsabilité on n'arrivera à aucun résultat pour le droit anglais³⁵. En effet il n'y a pas dans le droit de ce pays, quelque disposition pareille à l'art. 397 du C. Com. français, concernant l'obligation de l'assureur aux « dépenses extraordinaires faites pour le navire et les marchandises conjointement... » ; une dépense extraordinaire ne peut, en droit anglais, être qu'à la charge

(33) Voy. Lowndes, sect. 13; Stevens, 42; Arnould, II, sect. 936; et pour un excellent exposé pratique, Clarus, *More Notes*, précit., pp. 17 et s.

(34) Lowndes, *The Law of General Average*, 6^e édit., Londres 1922; Stevens, *Essay on Average*, précit.; Bailly, *General Average*, 2^e édit., Londres 1856; Phillips, II, sect. 1270 et s.; Arnould, II, sect. 906 à 1007; Gow, pp. 284-323; Bose, pp. 207 à 209, et 218 à 220; Smet, sect. 534 et 535; Audouin, *L'avarie commune dans ses rapports avec l'assurance maritime*, Dor, 22, 1 et s.

(35) Voy. pour la position du problème sur le continent, Obs. sur Haute Cour des Pays-Bas, 14 juin 1926, Dor, 14, 515; Audouin, *op. cit.*, pp. 2-4.

de l'assureur de l'objet sur lequel elle a été faite : comme *particular average*, ou *particular charges*. Nous verrons, plus loin, qu'on ne peut non plus, rattacher l'indemnité pour contribution d'avarie commune aux frais recouvrables sous la *sue and labour clause* ³⁶. Sur la deuxième base, à savoir l'assurance de responsabilité encourue par la possession de l'objet assuré, la difficulté est plus grande ; le droit anglais s'oppose complètement à la conception d'après laquelle l'assurance maritime aurait un caractère complexe d'assurance de choses et de responsabilité (art. 74 du M. I. A.) ³⁷.

Au point de vue du droit positif actuel, sans que l'intérêt du problème soit pour cela diminué, l'obligation de l'assurance est établie par le M. I. A. de 1906, art. 66, sect. 4°, 5°, 6° et 7°, et conventionnellement dans toute assurance anglaise par les *Institute Clauses*.

Les observations faites ci-dessus, s'appliquent à tous les frais extraordinaires, d'où résulte pour un assuré soit une perte par déboursement fait ou à faire, directement, soit par une contribution à faire à la masse créditrice de ce déboursement, catégorie que le droit anglais appelle *general average expenditure* ³⁸.

On ne peut, en échange, avoir aucun doute sur la responsabilité de l'assureur pour la deuxième catégorie de pertes que connaît le droit anglais, à savoir les *general average sacrifices*, nom sous lequel on désigne les pertes « matérielles » subies par un seul assuré dans l'intérêt commun de l'aventure : jet à la mer, destruction des choses assurées, pendant et en conséquence des opérations de sauvetage, etc. ³⁹ ; le *jetisson* est un risque expressément couvert et dont le fondement est d'ailleurs, du point de vue de chaque intérêt assuré pris à part, une perte totale ou partielle ordinaire.

2° Le fondement juridique de la première catégorie, dont l'origine impossible à définir se confond avec les premiers temps de l'introduction de l'assurance, est certainement différent de celui de la deuxième.

La meilleure preuve consiste dans le fait que la loi elle-même les traite différemment. Il résulte en effet de l'art. 66-4° que, sauf stipulation contraire, l'assuré n'est en droit de demander à l'assureur, en cas de *general average expenditure*, que la proportion de la perte qui lui incombe en dernier lieu, tandis que pour une perte *general average sacrifice*,

(36) *Infra* § 45, I, B.

(37) *Infra* § 41, I, A ; Gow, p. 286.

(38) Art. 66-6°.

(39) Cette deuxième catégorie de pertes est appelée parfois *general average loss*, Gow, p. 321 ; quoique Arnould, II, sect. 906, donne ce nom à la première catégorie. Le M. I. A., dans ses art. 66-6° et 78-2°, semble donner raison à Gow ; mais cela est peu clair, car, dans l'art. 66-1°, il traite les deux catégories de *general average loss*.

il peut recouvrer tout le montant de la perte sans attendre ou avoir exercé son droit à une contribution de la part des autres intéressés. Cette disposition est la consécration d'une jurisprudence fameuse établie dans l'affaire *Dickenson v. Jardine* ⁴⁰ (sur la contribution et frais) et *The Mary Thomas* ⁴¹ (sur le jet à la mer).

Ainsi juridiquement l'assureur n'est pas obligé à payer à l'assuré le montant de la contribution que ce dernier doit supporter, qu'après le règlement définitif d'avarie commune; par contre, s'il y a eu perte matérielle, l'assureur est ce que l'on appelle, directement obligé (*direct liable*) à la totalité de la perte, proportionnellement à la somme assurée ⁴²; et c'est à lui de se faire rembourser dans le montant de la contribution que doivent les autres intéressés dans l'aventure, comme subrogé dans les droits et actions de l'assuré ⁴³.

3° En pratique, et pour des raisons de clientèle, les assureurs anglais interviennent aussi dans le paiement que leur assuré doit faire, à titre de contribution provisoire, avant le règlement définitif.

En effet, comme dans presque tous les autres pays, l'armateur anglais jouit d'un droit de rétention sur la cargaison, pour le paiement des contributions dont cette dernière est tenue pour les sacrifices ou frais extraordinaires faits ou à faire par lui; même au cas où il n'y aurait eu un sacrifice que de la part d'un seul d'entre les chargeurs, il est encore obligé d'exercer ce droit de rétention pour le bénéfice de ce dernier; et en général, l'armateur est responsable du non-exercice de cette action, envers tout intéressé créancier de la masse d'avarie commune ⁴⁴. L'exercice de ce droit de l'armateur, se fait par l'intermédiaire de son représentant, le capitaine, qui en pratique ne libère jamais les marchandises sans obtenir préalablement de la part des chargeurs une sécurité consistant, soit dans une contribution provisoire en espèces, soit dans un engagement écrit par lequel les chargeurs s'engagent à payer ce dont ils seront tenus par le règlement définitif, engagement appelé, un *bond*. Bien entendu, un simple *bond* ne servirait à rien à l'armateur car aucun avantage ne découle pour lui du fait d'un engagement écrit pour un montant indéterminé portant sur une dette dont il est déjà légalement le créancier. D'habitude, il y a aussi, par le même acte, engagement de l'assuré de verser une contribution provisoire à un compte joint ouvert au nom de deux séquestres (*trustees*), un qui est nommé par l'armateur et

(40) (1868) L. R. 3 C. P. 639 et Audouin, *op. cit.*, p. 30.

(41) (1894) P. 168 (C. A.); *idem*, après contestations, aux Etats-Unis, *Parsons*, II, 289-293.

(42) Art. 73 du M. I. A.

(43) *Dickenson v. Jardine*, précit., et M. I. A., art. 79.

(44) *Crooks v. Allan* (1879), 5 Q. B. D. 38.

l'autre par le chargeur, et affecté (*upon trust*) à la masse créancière de l'avarie commune ; ce fond sur lequel les séquestres peuvent avancer certains paiements *ad interim*, échappe à la masse de la faillite éventuelle de l'armateur.

Ce dernier système est celui préconisé par la Règle XXIII de York et d'Anvers, et il doit en grande partie sa généralisation au Lloyd's, qui recommande à travers le monde l'emploi de son imprimé-type, *Lloyd's Average Bond* ⁴⁵.

Mais l'armateur n'est pas obligé, même s'il n'y a eu aucune avance de fonds de sa part, d'accepter une simple caution bonne et valable, qui consisterait par exemple, soit dans un *average bond*, soit — ce qui est rarement employé en Angleterre — dans une caution bancaire ; il peut toujours exiger une contribution provisoire consistant en un dépôt en espèces ⁴⁶.

Dans ce cas, la Corporation du Lloyd's préconise l'emploi d'une quittance type : *Lloyd's General average deposit receipt*, dont une mention spéciale prévoit engagement de l'armateur au remboursement (*refund*) éventuel du montant duquel la contribution provisoire dépassera celle définitive ⁴⁷ ; cette quittance est très souvent faite au porteur.

C'est le rôle des *Lloyd's Agents* de recommander partout en cas d'avarie commune, l'emploi de ces formules-types ⁴⁸.

A partir de ce moment, et seulement s'il est fait usage de ces documents, les assureurs anglais, sans être légalement tenus ⁴⁹, acceptent de rembourser l'assuré du montant de ce qu'il a déposé en compte-joint dans une banque ou du dépôt effectué entre les mains de l'armateur, exigeant dans ce cas le *general average deposit receipt*.

Cette intervention des assureurs prend lieu, quel que soit le genre de police par laquelle ils sont engagés vis-à-vis de l'assuré ⁵⁰.

L'*Average department* du Lloyd's accepte de s'occuper de ces opérations non seulement à la requête et pour les membres assureurs individuels (*underwriters*) mais aussi pour les sociétés d'assurances, affiliées au Lloyd's dans la catégorie des membres appelés *subscribers*.

Depuis la guerre, la pratique anglaise s'est modifiée en faveur d'une garantie des assureurs à la place des susdites sécurités ; pour des raisons de facilité commerciale, au Lloyd's, cette garantie est donnée non pas par les assureurs

(45) Voy. texte dans *Lloyd's Calendar*, de 1936, p. 179.

(46) Huth v. Lamport (1885), 16 Q. B. C. 442, 735; *ibid.* en France, Com. Havre, 3 juill. 1923, Dor, 4, 355 et note.

(47) Voy. texte, *Lloyd's Calendar*, 1936, p. 177.

(48) *Supra* § 15, II, C.

(49) Voy. pourtant, Brandeis v. Economic Ins. Co. (1922) 11 Ll. L. L. Rep. 42.

(50) En France, sauf exception, les assureurs ne s'engagent à ce remboursement que dans la police d'abonnement (Condit. spéciales, art. 36, imprimé de 1928) ; Audouin, *op. cit.*, pp. 31, 32.

individuels, qui, comme souscripteurs d'une police sont en trop grand nombre, mais par la *Corporation* elle-même.

Le *Lloyd's general average bond and guarantee*⁵¹ circule comme effet négociable et est accepté sur toutes les places du monde.

Quand il y a assurance du Lloyd's à la clause *Settlement of claims abroad* (paiement de réclamations à l'étranger), l'effectuation des susdites transactions incombe aux agents du Lloyd's, dont l'intervention est quand même faite à titre de représentants de la Corporation et non pas de mandataires des assureurs⁵².

4° La mesure dans laquelle l'assureur sera en dernier lieu tenu, ou la perte qu'il aura à supporter, ayant payé les contributions à faire ou les sacrifices faits par son assuré, et ayant exercé les recours auxquels il est subrogé, dépendent essentiellement du règlement d'avarie commune.

La manière et le contenu du règlement anglais et les différences qui existent entre celui-ci et ceux adoptés par les lois et coutumes des autres pays, constituent une pure question de droit maritime dans les détails de laquelle nous ne pouvons pas entrer. Au point de vue de ses répercussions sur l'assurance il suffit de savoir qu'en Angleterre, comme presque partout ailleurs, il est admis que le règlement devra avoir lieu au port de destination ou, selon le cas, de déchargement, sans qu'il y ait d'ailleurs quelque autorité ayant solutionné la difficulté qui se présente en cas de pluralité de ces ports⁵³ ; ainsi il arrive souvent que le règlement soit fait à l'étranger d'après les lois et usages d'un pays autre que la Grande-Bretagne, ses dominions et colonies.

Dans ce cas, même si le contrat d'affrètement ou la police ne contiennent aucune stipulation dans le même sens, la jurisprudence anglaise tient pour liés par ce règlement étranger (*foreign adjustment*)⁵⁴, non seulement l'intéressé direct (armateur, chargeur, etc.), mais aussi leurs assureurs.

Il arrive ainsi que l'assureur sera obligé de payer certaines pertes, que la loi étrangère classe en avarie commune et que la loi anglaise, au contraire, considère comme avaries particulières ; dans ce cas aucune franchise d'avarie ou de pourcentage ne compte plus. Remarquons que la même chose peut parfois arriver en cas de règlement anglais. Il en est ainsi depuis 1889, quand dans l'affaire *Price v. Al Ship's Small Damage Association*, L. R. 22 Q. B. D. 580, la Cour d'appel d'Angleterre décida que les sacrifices d'avarie commune

(51) Voy. texte dans Lowndes, *op. cit.*, Appendix B. B.

(52) *Supra* § 15, I, C.

(53) Arnould, II, sect. 992 ; pour le règlement des contributions d'avarie commune, voy. parfaite étude de droit comparé dans : *Observations sur Cour Suprême des Etats-Unis*, 27 mai 1929, Dor, 20, 275.

(54) Arnould, II, sect. 994 et 996.

étaient d'une nature totalement différente des avaries particulières et que, par conséquent, le montant de la responsabilité directe de l'assureur pour les contributions d'avaries communes ne pouvait être affecté par le *Memorandum*, de la police du Lloyd's ou par d'autre franchise d'avarie particulière ; conf., aujourd'hui, art. 76 du M. I. A. La pratique des dispatcheurs anglais, consistant à régler les sacrifices du navire ou marchandises aux conditions fixées pour les avaries particulières, changea par la suite, et la Règle 38 du *Rules of practice of the Average Adjusters Association* confirme ce changement⁵⁵. D'ailleurs, le *Memorandum* de la police du Lloyd's et les *Institute Clauses* stipulent expressément que les franchises d'avaries ou de tantième ne s'appliquent pas à l'indemnité pour avarie commune (*infra*, § 49, II, B 1°). Il y a pourtant un calcul qui n'est en rien touché par un règlement d'avarie commune fait à l'étranger. Il en est ainsi là où il a eu une avarie particulière avant le sinistre qui donne lieu au règlement d'avarie commune. Dans ce cas, si l'assureur répond des avaries particulières, le montant d'une telle avarie sera déduit de l'évaluation de la police pour pouvoir appliquer la règle proportionnelle qui établira la mesure dans laquelle l'assureur est tenu. Ce calcul ainsi que l'application de la règle proportionnelle en cas de sous-estimation sont consacrés par l'article 73 du M. I. A. ; en confirmation de la pratique antérieure (Règle 40, de *Rules of practice* ; voy. aussi, *supra*, § 36, II, D).

Sous cette réserve, il n'y a que deux restrictions à la force d'un règlement étranger sur une police anglaise *ne contenant pas une clause expresse s'y référant* : a) il faut que le règlement ait été fait en stricte conformité des lois et usages du port étranger, et b) que la perte classée en avarie commune soit arrivée à la suite d'un risque couvert par la police, ou qu'elle ait eu lieu dans le but d'éviter un tel risque⁵⁶ ; conf. art. 66-6° du M. I. A.

5° Sur la base de cette interprétation et pour éviter toute contestation quant à l'opposabilité d'un règlement étranger, les assureurs anglais ont consenti à l'introduction d'une clause qui, dans leur intention, devait avoir pour effet simplement de confirmer les solutions jurisprudentielles sur la question. Cette clause, dite *Foreign general average clause*, ou plus simplement, *Foreign adjustment clause*, après avoir subi maintes modifications de détail⁵⁷, paraît, sous la forme connue comme *Lloyd's clause*, ainsi conçue :

(55) Voy. texte, dans Arnould, II, Appendix D.

(56) Arnould, II, sect. 994.

(57) Pour l'historique de la clause, voy. Gow, p. 320.

« L'avarie commune et les frais de sauvetage payables d'après le règlement officiel étranger s'il est fait ainsi, ou d'après les Règles de York et d'Anvers, si le contrat d'affrètement le prévoit. »

Les clauses de l'Institut pour l'assurance à temps ou au voyage, corps ou facultés, tous risques ou F. P. A., contiennent une clause semblable, mais plus détaillée :

« Les avaries communes et le sauvetage seront réglées d'après la loi et les usages en cours à l'endroit où se termine l'expédition tout comme si le contrat d'affrètement ne contenait pas de dispositions spéciales à ce sujet ; mais quand le contrat d'affrètement le stipule, le règlement sera fait d'après les Règles York-Anvers de 1890 (en omettant le premier mot négatif de la Règle I dans le cas d'un chargement de bois) ou les Règles York-Anvers de 1924⁵⁸.

L'effet de la *Foreign Adjustment clause* est, pour le peu, surprenant.

Il a été jugé dans l'affaire *Harris v. Scaramanga* que par cette clause l'assureur est tenu d'une perte classée en avarie commune, même si cette perte était due à un risque non couvert, par la police, à condition que le règlement ait été fait en conformité avec la loi et usages d'un port étranger⁵⁹.

Une seule réserve fut faite dans la même affaire par Justice Brett qui, à titre de *dicta*, admit qu'il y aurait eu une solution contraire si le risque avait été exclu expressément comme dans le cas de la clause F. C. and S. C'est à juste titre que Arnould, II, sect. 999, critique cette distinction entre les risques exclus expressément ou par prétérition, risques entre lesquels rien ne justifie quelque distinction.

Quoi qu'il en soit de cette dernière réserve, qui n'a pas encore reçu quelque confirmation jurisprudentielle, la susdite interprétation est suffisamment défavorable aux assureurs et à ce propos il est curieux et très suggestif de remarquer que les assureurs n'ont fait aucun essai pour modifier la clause ou, par l'adjonction d'une autre, de déroger à son interprétation légale⁶⁰.

6° L'assureur peut, bien entendu, s'exonérer de l'indemnité pour avarie commune, directement ou indirectement en tout ou en partie.

(58) *Institute Time Hulls; Hulls-Excess...*; F. P. A. *abs.*, clause portant le n° 8; du 1-6-36 ; comp. dans le même sens, Police française sur corps (Conditions particulières), § 9.

(59) (1872) L. R. 7 C. P. 481; confirmée par la Cour d'appel dans *De Hart v. Compania Anonima Aurora* (1903), 1 K. B. 109. Cette règle peut tourner aussi au profit de l'assureur: comme dans le cas d'une dépense extraordinaire classée en avarie commune mais que l'armateur n'a pu recouvrer, car, d'après la loi du pays où le règlement eut lieu, cette contribution était irrecevable en cas de faute des préposés de l'armateur; celui-ci demanda le paiement de cette différence à l'assureur, à titre d'avarie particulière, mais il fut débouté, *The Mary Thomas* (1894), p. 108 (C. A.).

(60) Comme par exemple le § 9, des *Conditions particulières* de la Police française sur corps du 1^{er} novembre 1928, Andouin, *op. cit.*, p. 23.

Directement et d'une manière expresse, cela a lieu par l'introduction de la clause *average less general*. Il est nécessaire de ne pas confondre cette expression avec la clause *free of average unless general*, qui, au contraire, signifie : « franc d'avaries à moins qu'elles ne soient grosses » (*infra*, § 49, II, B 1°). Indirectement, comme cela se fait le plus souvent, l'assureur est exonéré de telles pertes s'il y a assurance *total loss only* (contre la perte totale seulement). Il en est de même, en tout ou en partie, dans les polices contenant des clauses équivalentes ; ou plutôt se rapprochant, de la « franc de toute avarie ». Ainsi dans les Conditions de l'Institut pour l'assurance corps, dites *F. P. A. absolutely*, aux termes de la clause n° 12, conditions du 1^{er} juin 1936, l'assureur ne répond pas de pertes classées en avaries communes relatives aux dommages subis par la coque « à moins qu'ils ne proviennent de mesures d'extinction d'un incendie ou du contact avec d'autres navires pendant les opérations de sauvetage » ; toutefois, exceptionnellement, ils rembourseront les sommes admises en avaries communes pour des pertes et dommages de machines, chaudières, guindoux, installations électriques, etc.⁶¹ ; de même dans l'imprimé de l'Institut : *Free of damage absolutely*, du 1^{er} juin 1936, la clause N° 10 (*Foreign general average clause*), exonère les assureurs de toutes les pertes partielles ou dommages éprouvés par le navire *alors même que ces pertes et/ou dommages seraient classés en avaries communes*⁶².

7° De son côté, l'assuré peut se faire couvrir pour la différence restant à sa charge par application de la règle proportionnelle en cas de sous-estimation et aussi du fait qu'une avarie particulière à la charge de l'assureur doit être déduite de l'évaluation lors du règlement d'assurance pour l'indemnité d'avarie commune⁶³ ; l'assurance d'un tel découvert se fait par les polices d'excédent (*excess policies*) que nous verrons en détail par ailleurs (*infra*, § 41, I, E 2° e).

Il se peut aussi qu'un armateur, quoique assuré sans aucune sous-estimation et pour le plein montant de l'évaluation, ne puisse rien recouvrer, ou ne puisse toucher qu'une partie de ses pertes classées en avaries communes. Il en est ainsi en principe quand, après un sinistre donnant lieu à un acte d'avarie commune, le navire, fret et cargaison, sont totalement détruits par un autre sinistre avant que le navire ne soit arrivé au port de destination. L'armateur ayant encouru

(61) Voy. traduction de cette clause, aux conditions de 1928, mais non modifiée depuis, Smet, Annexes, p. 789 (clause n° 13).

(62) Traduction dans Smet, Annexes, p. 793 (clause n° 11, corrigé de 1928).

(63) Ce calcul, préconisé par l'art. 73-1° de la loi de 1906, diffère substantiellement de la pratique des dispatcheurs anglais telle que prévue par la Règle 40 de *Rules of practice* ; pour les difficultés soulevées à ce propos, voy. Arnould, II, sect. 1005 ; et *Observat. précit.*, Dor, 20, 275 ; voy. aussi *infra* § 45, II B, 4° (b).

des dépenses ne pourra alors, rien recouvrer : d'abord, à titre de contribution de la part des autres intéressés à l'aventure, car il n'y a plus de valeurs contributives sur lesquelles apportionner les dépenses d'avarie commune⁶⁴ ; ensuite, il ne peut pas plus prétendre à quelque indemnité de la part de son assureur, soit parce qu'il n'y a pas eu de règlement d'avaries communes, soit s'il s'agit des sommes pour la réparation du navire, parce que, d'après l'article 77-2° de la loi de 1906, toutes les fois où une perte partielle qui n'a pas fait l'objet d'une réparation ou indemnité est suivie par une perte totale, l'assuré ne peut recouvrer qu'à raison de la perte totale ; conf. aussi la clause n° 16 de l'*Institute Time Hulls*, conditions du 1^{er} juin 1936. Il en est de même dans un cas plus fréquent : où à la suite d'une avarie commune, et avant que le navire arrive au port de destination, un deuxième sinistre diminue la valeur contributive des divers objets intéressés dans l'aventure ; comme d'après la Règle XVII de York et Anvers, les contributions des susdits intérêts sont calculés sur la base de leur valeur nette au port de destination, même si l'armateur touchait le maximum offert par un tel règlement, il y aura une partie de sa perte qui restera à sa charge.

Contre de tels risques l'assuré peut se couvrir séparément par une assurance spéciale dite *Average disbursement insurance*, c'est-à-dire « déboursés d'avaries ». Il n'y a rien de particulier à signaler sur cette assurance, sinon le fait qu'elle n'est pas une assurance de responsabilité mais un simple contrat d'indemnité qui emporte, dès lors, l'application de la règle proportionnelle⁶⁵.

B. — LA BARATERIE (*barratry*).

1° Il y a là matière à quelques observations détaillées et surtout à quelques précisions, car il nous semble qu'on n'a pas encore bien saisi la signification exacte du terme *barratry* en droit anglo-saxon d'assurances maritimes. Nous jugeons nécessaire d'insister quelque peu sur ce sujet, assez délicat, non pas autant à cause de l'importance qu'il présente aujourd'hui — car, en réalité, elle est assez minime — mais parce qu'à travers les explications que nous proposons de donner sur ce sujet, on passera en revue tout le problème de l'influence de la faute sur le risque assuré en droit anglais. Et bien que cette question puisse paraître, au premier abord,

(64) Arnould, II, sect. 977 ; prétend qu'il ne devrait pas en être ainsi pour les frais extraordinaires, mais la pratique des dispatcheurs anglais est dans le sens de notre hypothèse, Lowndes, *General Average*, précit., p. 312, n.

(65) Voy. texte et variétés, ainsi que des exemples pratiques sur la manière dont elle joue, Clarus, *Notes on Marine Insurance*, précit., pp. 76 et s.

de droit général et, par conséquent, en dehors de notre sujet, il est extrêmement important de bien la connaître, justement parce qu'elle s'applique à toutes les polices et à tous les risques et que sans elle l'étude des risques énumérés par la police du Lloyd's serait, pour le moins, incomplète.

2° D'une manière générale, bien que vague, il est connu, qu'en Angleterre, à l'encontre de la plupart des législations continentales, la *barratry* a conservé son sens ancien — du mot d'origine catalane — et ne signifie qu'une fraude de la part du capitaine ou des hommes de l'équipage, préjudiciable aux divers intéressés à une expédition maritime⁶⁶. Depuis la plus ancienne jurisprudence connue⁶⁷, en passant par les décisions rendues par Lord Mansfield⁶⁸ et, plus tard, par Lord Ellenborough⁶⁹, jusqu'à nos jours, l'intention criminelle ou *ex maleficio* a toujours été l'élément principal de la notion de *barratry*.

D'après Arnould⁷⁰, elle comprendrait non seulement « toute espèce de fraude ou malice (*knavery*) pour le bénéfice du capitaine », mais aussi « toute illégalité, malversation, délit d'omission, intentionnel (*wilful*), quel qu'en soit le motif, par lesquels le propriétaire, armateur ou affréteur (qui ayant loué le navire pour l'exploitation, est considéré propriétaire *pro tempore*) et les propriétaires de la cargaison, ont été préjudiciés ».

Toujours d'après le même auteur, et s'agissant pour l'instance de la baraterie du patron, la meilleure définition serait celle de Lord Hardwicke : « tout délit (*act of wrong*) commis par le capitaine contre le navire ou la cargaison ».

Les mots « quel qu'en soit le motif », de la définition d'Arnould, se réfèrent à un changement de la jurisprudence ancienne, qui eut lieu au temps de Lord Elleborough. Ce dernier décida que, du moment que l'assuré intéressé n'est pas en faute, il importe peu que la fraude ait été commise en vue de son profit, ou même pour le simple plaisir ou amour du risque du capitaine⁷¹. La loi de 1906, dans son Annexe I, Règle 11°, définit la baraterie, comme « tout acte coupable et volontairement accompli par le capitaine ou les hommes de l'équipage au préjudice du propriétaire du navire, ou, selon les cas, de l'affréteur », confirmant ainsi toute la jurisprudence antérieure.

Il est donc très important de remarquer que la négligence

(66) De Courcy, *Commentaire*, p. 53; Bruxelles, 5 oct. 1901, R. I. D. M., XVII, 184; le même sens est conservé en Allemagne, art. 820-824 C. Com.; et au Brésil, art. 712.

(67) Knight v. Cambridge (1724), 1 Str. 581.

(68) Valledo v. Wheeler (1774), 1 Cowp. 154; Nutt v. Bourdieu (1786), 1 T. R. 330.

(69) Earle v. Roweroft (1806), 8 East, 126.

(70) Vol. II, sect. 839; *ibid.* aux Etats-Unis, Kent, *op. cit.*, III, p. 379; Winter, *Marine Insurance*, New-York, 1919, p. 147.

(71) Earle v. Roweroft, *précit.*

ou l'erreur, donc les fautes non intentionnelles, du capitaine ou de l'équipage, résultant pour le premier de l'ignorance ou incompétence en matière de navigation, ou de la mauvaise compréhension des ordres et instructions du propriétaire du navire, ne rentrent pas dans la baraterie ⁷².

En d'autres termes, et pour que cela soit plus clair, aucune faute — qu'elle soit nautique ou administrative — n'est couverte, de ce chef, par l'assureur. Or, d'après M. Smet, *op. cit.*, n° 311, il semble au contraire que, en droit anglais, la faute non intentionnelle du capitaine et de l'équipage serait à la charge de l'assureur, même si ce dernier s'était exonéré de la baraterie du patron. « Toutefois, ajoute cet auteur, il faut distinguer entre la faute nautique et la faute administrative : l'assuré est responsable des fautes administratives de ses préposés nautiques ». Mais, comme nous le montrons, cette affirmation est inexacte et, sous la réserve de certaines distinctions, pêche doublement par erreur.

3° En premier lieu, il résulte de l'affirmation du susdit auteur, que l'assureur est tenu des fautes non intentionnelles du capitaine et de l'équipage. Or, cette allégation n'est que partiellement exacte et seulement pour autant qu'elle ne fait allusion à l'existence de quelque principe juridique indépendant et absolu. En effet, la faute ou l'erreur n'étant pas des actes frauduleux ou criminels, ne rentrent pas sous le titre de *barratry*. Il n'y a que la faute lourde qui pourrait soulever quelques difficultés à ce sujet. Mais la question semble déjà définitivement résolue par une jurisprudence ancienne qui a décidé qu'une faute lourde n'est pas constitutive de baraterie à moins qu'elle ne soit intentionnelle ou, ce qui revient au même, clairement frauduleuse : « pour qu'il y ait baraterie, disait dans l'espèce Lord Ellenborough, le capitaine doit avoir agi à l'encontre de son devoir ou jugement ⁷³ ».

Cette solution, et toute la série des décisions en même sens qui lui firent suite, étant confirmée par la Règle 11 du M. I. A., il faut conclure que la faute lourde ou légère ne sont pas couvertes de ce chef ⁷⁴. Elles ne peuvent, en principe, l'être sous aucun titre, car la jurisprudence anglaise est partie de la règle *si casus evenit culpa assicurati non tenentur assecuratores* ; ce n'est que par une évolution née d'une idée d'équité et pour subvenir aux besoins de la pratique, qu'elle est arrivée à faire des distinctions ; et si aujourd'hui le terrain d'application pratique de ces exceptions est plus grand que celui du principe même, cela n'empêche pas que le principe subsiste encore.

En effet, tous les cas où la négligence du capitaine et de

(72) Arnould, II, sect. 840.

(73) Todd v. Ritchie (1816), 1 Stark, 240.

(74) Arnould, 2^e éd., p. 845; 11^e éd., sect. 840; Cow, p. 111; Marshall, II, p. 575.

l'équipage peuvent produire un préjudice à l'assuré, se prêtent aujourd'hui, après la codification de la jurisprudence par la loi de 1906, à une division en deux catégories : la faute est la cause immédiate d'un dommage et, dans une seconde hypothèse, la faute n'est que la cause lointaine d'un dommage.

4° Les pertes produites directement par la faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage restent à la charge de l'assuré, ainsi qu'il résulte, par argument *a contrario* de l'article 55-1° et 2°, de la loi de 1906⁷⁵. Ainsi les assureurs ne sont pas responsables des dommages arrivant par suite du manque de soin dans la réception, la garde, l'arrimage et la délivrance de la cargaison⁷⁶ ; et dans l'assurance corps, des dommages arrivant par des accidents pendant les opérations de chargement, déchargement, délivrance de la marchandise, charbonnement ou autre approvisionnement en combustible, ainsi que de toutes les autres conséquences de la négligence des mécaniciens et ingénieurs du navire⁷⁷. Mais il reste encore une application du même principe : tout déroutement ou retard provenant d'une faute du capitaine ou de l'équipage exonère l'assureur du navire ou des marchandises, quel que soit le degré de cette faute, du moment qu'elle ne constitue pas une baraterie⁷⁸.

Y a-t-il quelque distinction à faire entre la faute administrative ou nautique et, en général, sur la qualité du préposé de l'assuré ? Arnould, étudiant cette catégorie de pertes sous le titre de : *Losses... directly referable to the negligence or misconduct (not amounting to barratry) of the agents of the assured...*, bien que ne citant que trois décisions portant sur la faute administrative de préposés nautiques ou terrestres de l'assuré où les assureurs furent exonérés, ne fait aucune distinction entre les diverses catégories de préposés ou entre la négligence nautique et administrative d'un préposé quelconque⁷⁹. Il n'existe aucune jurisprudence anglaise confirmant cette distinction et c'est à tort qu'on cite un arrêt de la Chambre des Lords de 1928 en ce sens⁸⁰ ; en effet, cette décision portait sur l'interprétation d'un contrat de transport, et relevait de la distinction à laquelle se livre la jurisprudence anglo-saxonne entre la faute nautique et administrative, et entre la faute nautique en général et la faute accessoire à la navigation (*management*) dans l'interprétation des dispositions légales ou conventionnelles relatives à la

(75) Arnould, II, sect. 800.

(76) Ce que M. Smet, n° 312, admet aussi comme suite de la distinction faite par l'art. 55 du M. I. A.

(77) Les dommages « directement causés » à la coque ou aux machines sont, pour cela, couverts par une clause spéciale, dite *Inchmaree clause*, *infra* § 41, II.

(78) Arnould, II, sect. 845.

(79) Arnould, II, sect. 800, et I, sect. 424, note.

(80) M. Smet, n° 311.

non-responsabilité de l'armateur dans les connaissements ou chartes-parties⁸¹. La nature et l'objet du contrat de transport étant complètement différents de ceux de l'assurance, aucun rapprochement ne serait justifié sur ce sujet⁸².

5° Les pertes dues immédiatement à un péril couvert même si elles ne s'étaient pas produites sans la faute ou la négligence du capitaine ou de l'équipage constituent la deuxième catégorie des actes qui, étant non intentionnels, ne sont pas constitutifs de *barratry*.

Une application stricte du principe *si casus evenit...* aurait conduit à des résultats injustes pour l'assuré, puisque la fréquence de ces faits en font presque un risque ordinaire de la navigation. D'un autre côté, c'est justement pour cette dernière raison qu'on ne pouvait non plus les rattacher aux *perils of the seas*. C'est alors que, partant d'une idée d'équité, la jurisprudence anglaise les fit entrer directement dans le risque qui avait causé la perte en dernier lieu, considérant que la négligence n'est pas un risque indépendant, mais qu'elle s'absorbe, en quelque sorte, dans le risque qu'elle a occasionné. Juridiquement, cette solution fut motivée à l'aide de la théorie de la *causa proxima*, qui se prête en effet à sa plus classique interprétation, à savoir l'événement chronologiquement le plus rapproché du dommage. Après une jurisprudence constante dans le même sens⁸³, la loi de 1906 confirma cette interprétation dans son article 55-2° *a*, qui stipule que l'assureur, « ...à moins de disposition contraire dans la police, est responsable des pertes immédiatement (*proximately*) causées par un péril couvert, même lorsque ces pertes ne se seraient pas produites sans la faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage »⁸⁴.

6° Donc, en résumé, la police du Lloyd's ne couvre, sauf clause additionnelle, aucun dommage résultant de la faute ou négligence, administrative ou nautique, du capitaine ou de l'équipage ou de tout autre préposé de l'assuré, lorsqu'une telle faute ou négligence est la cause directe ou immédiate de la perte. Le principe à retenir est simplement que de tels actes ne constituent pas, par eux-mêmes, un titre juridique donnant droit à une indemnité pour les pertes qui s'ensuivent, sous la police commune anglaise.

Vu sous l'aspect de la bareterie, ce principe s'avère l'op-

(81) Observat. sous arrêt de la Chambre des Lords, 16 nov. 1928, Dor, 19, 175.

(82) *Contra* en France, Note de M. Sauvage sous C. d'Appel de Paris, 20 oct. 1927, Dor, Suppl. 6, p. 55; pour la doctrine, voy. Smet, n° 252; Allemagne, art. 821 C. Com.; Vivante, n° 233-243; Jacobs, II, n° 787.

(83) Arnould, II, sect. 784, note (s); *ibid.*, aux Etats-Unis, Phillips, II, sect. 1049.

(84) Cette disposition commence par les mots: « l'assureur n'est pas responsable des pertes qu'on peut attribuer à l'acte intentionnel et frauduleux (*wilful misconduct*) de l'assuré, mais... »; ce qui permet de conclure que, de même que pour l'équipage, la faute ou la négligence de l'assuré sont à la charge de l'assureur (voy. *infra*, §, 42, II).

posé de celui du continent⁸⁵. Au point de vue rationnel, la conception anglaise est extrêmement logique car, ainsi qu'on l'a fait remarquer, la *barratry* devient un événement extérieur à l'aventure, absolument distinct des risques normaux de la navigation et qui, dès lors, devait faire l'objet d'un risque spécial⁸⁶ ; une fois de plus, la mention de ce péril à titre distinct de *perils of the seas*, établit la perfection du texte de la police du Lloyd's.

7° Il existe bien peu de décisions sur la baraterie de l'équipage ; mais la règle semble être que toutes les fois où, par des moyens frauduleux et violents, et sans qu'il y ait eu quelque faute de la part du capitaine ou de l'armateur, l'équipage est la cause d'une perte pour l'assuré, — que cela soit par révolte de propre initiative ou de connivence avec d'autres personnes à bord ou hors bord — il y a *barratry of mariners*⁸⁷. La fraude du capitaine est l'hypothèse la plus fréquente, et à ce propos un grand nombre de difficultés surgissent sur la question de savoir quelles sont les diverses catégories d'assurés qui ont droit à une indemnité du chef de ce risque. Il semble tout naturel que le propriétaire du navire ne puisse pas invoquer la baraterie faite avec son consentement. En effet, soutient-on en Angleterre, la baraterie doit être commise au préjudice du propriétaire et à l'encontre de devoirs qui lui sont dus ; c'est ce qu'on exprime aussi en disant, comme le fit Lord Mansfield, que « un propriétaire ne peut pas commettre une baraterie »⁸⁸. Ainsi on comprend que le capitaine-propriétaire ne puisse pas arguer de sa propre fraude comme capitaine, pour prétendre à une indemnité comme propriétaire ; mais si le capitaine n'est que co-propriétaire, ses associés peuvent invoquer sa baraterie ; et il en est de même pour des armateurs dont le capitaine était ainsi subrécargue ou consignataire de la cargaison car vis-à-vis des premiers il ne peut être considéré qu'en sa qualité de capitaine⁸⁹. Pourtant, cette idée qu'un propriétaire ne pouvait commettre une baraterie fut, pendant longtemps, interprétée d'une manière, pour le moins, absurde, car on la prit comme une vérité en elle-même. Le fait le plus étonnant est que les deux décisions les plus célèbres rendues en ce sens, sont dues à un des plus grands juristes anglais, Lord Mansfield. Dans l'affaire *Stamma v. Brown* (1743), 2 Str. 1173, et *Nutt v. Bourdieu* (1786), 1 T. R. 323, ce fameux juge

(85) Voy. Smet, nos 251-257.

(86) Observations précitées, Dor, 7, p. 151 ; voy. pourtant critique de Gow, p. 111, qui s'étonne que cette acception ancienne du mot ait été conservée par rapport à l'armateur, puisque grâce au danger de collusion, l'assurance de la baraterie devient une garantie de la moralité des préposés de l'assuré.

(87) Arnould, II, sect. 848.

(88) *Nutt v. Bourdieu* (1786), 1 T. R. 323.

(89) Arnould, II, sect. 852.

débouta l'action d'un chargeur qui invoquait la baraterie du patron, sous motif que la connivence du capitaine avec l'armateur, empêchait de considérer que leur fraude était constitutive de baraterie ; et c'est à l'énorme influence qu'exerça ce juge sur toute la jurisprudence anglaise qui le suivit, qu'il faut attribuer le fait que, malgré un certain revirement de l'opinion des Cours, la question ne fut jamais résolue d'une façon satisfaisante, dans le temps et encore moins aujourd'hui. Pour ce qui est du cas des affréteurs, en général, une distinction fut faite suivant que la charte-partie s'étudiait, soit en une *locatio operis vehendarum mercium*, soit en une *locatio navis et operarum magistri*, soit tout simplement en une *locatio navis* ; il n'y a que la deuxième hypothèse qui présente quelque difficulté, car la première est assimilable à celle des chargeurs et la troisième à celle des propriétaires. Pour les chartes-parties de la deuxième catégorie, il fut décidé que l'armateur pouvait invoquer la baraterie du capitaine, bien que de connivence avec le propriétaire du navire, *Vallejo v. Wheeler* (1774), 1, Cowp. 143. Due également à Lord Mansfield, cette décision, ayant pour base l'idée de contrôle effectif et de direction du navire, fut suivie par Lord Ellenborough. Mais au lieu d'assimiler l'armateur à un copropriétaire, et comme pour ces derniers, de permettre à l'armateur ayant le contrôle effectif du navire, d'invoquer la baraterie du capitaine, de connivence avec le propriétaire, ce dernier juge décida que la fraude du capitaine de connivence avec un préposé de l'armateur, ne pouvait constituer une baraterie ni à l'égard de l'armateur, ni par rapport au propriétaire innocent, car ce dernier devait être considéré comme ayant fait sien l'acte de l'armateur, *Hobbs v. Hannau* (1811), 3 Camp. 94. Ce fâcheux état de choses dura jusqu'à la fin du XIX^e siècle, lorsqu'un revirement jurisprudentiel semble avoir mis fin à toute distinction pour aboutir à des solutions, à notre avis, plus raisonnables. Dans une affaire célèbre, *Ionides v. Pender* (1872), 1 Asp. M. C. 432, il fut décidé que la fraude du capitaine — en l'espèce un sabordement (*scuttling*) du navire — de connivence avec le propriétaire, constituait une *barratry* vis-à-vis d'un affréteur (*charterer*), quels que soient les termes de la charte-partie. De plus, en 1897, dans l'affaire *Small v. United Kingdom Marine Mutual Ins. Ass.*, 2 Q. B. 42, 311, la Cour d'appel d'Angleterre, assimilant un créancier hypothécaire, bénéficiaire d'une assurance pour compte de qui il appartiendra, à un commettant du capitaine, admit que le premier pouvait invoquer la baraterie du dernier, co-propriétaire en même temps que capitaine, consistant en un sabordement du navire. Ce qui est intéressant à retenir de cet arrêt, est le fait que, à titre de *obiter dicta*, on fit observer que même si le créancier hypothécaire n'avait

pas pu être assimilé à un commettant, il aurait quand même eu droit à une indemnité, à titre de *perils of the seas* ; et comme nous l'avons vu, dans la même affaire, lors de l'étude de l'assurance pour compte, que cette exception étant personnelle au propriétaire du navire, ne lui était pas opposable⁹⁰. D'ailleurs, cette possibilité d'invoquer les *perils of the seas*, fut aussi incidemment admise par Lord Ellenborough dans *Heylan v. Parish*⁹¹ et par Lord Campbell dans *Thompson v. Hopper*, où ce dernier juge affirmait que « si le navire avait été sabordé, ou qu'on l'eût coulé en le jetant intentionnellement sur un écueil, il y aurait perte par périls de la mer »⁹².

Enfin, nous avons pu trouver deux autres affaires où les juges déclarèrent, toujours à titre de *dicta*, qu'un risque qui présente les caractéristiques d'une baraterie sans pouvoir au point de vue strictement juridique, être classé comme une *barratry*, est recouvrable du chef de l'expression : *all other perils*, de la police commune anglaise⁹³, conformément à un principe d'ordre général applicable à tous les risques *ejusdem generis* que ceux expressément énumérés par le texte de la police (*infra* § 40).

8° La loi de 1906 définit la baraterie d'une manière qui, apparemment, laisse encore place à quelque contestation ; en effet, sa Règle 11° d'interprétation des termes de la police, stipule que : « Le terme *barratry* comprend tout acte coupable et volontairement accompli par le capitaine ou par les hommes de l'équipage, au préjudice du propriétaire du navire, ou, selon les cas, de l'affrèteur ». En réalité, il semble bien que par l'expression « l'affrèteur », le législateur entendait comprendre aussi le chargeur ; quant au créancier hypothécaire, il est tout naturel qu'il puisse se prévaloir, soit de la baraterie, soit, et en tout cas, de *perils of the seas* ou *all other perils*, du moment où il n'est pas un simple cessionnaire de la police mais un véritable bénéficiaire pour compte, auquel les exceptions personnelles à l'armateur ou propriétaire du navire sont inopposables. En effet, le législateur n'ayant pas abrogé par quelque disposition expresse la solution de *Small v. United Kingdom Mar. Mutual Ins. Assoc.* précit., cette dernière affaire pouvait à juste titre être considérée comme faisant encore jurisprudence valable. La lecture des articles 55-2° du M. I. A., qui déclare que l'assureur n'est pas responsable de la fraude de l'assuré, — laissant, par là, entendre que la fraude d'un tiers l'oblige — ; de la définition

(90) *Supra* § 23, II, B.

(91) (1809), 2 Camp. 149.

(92) (1856), 6 E. & B. 192 ; comp. aussi avec *Dudgeon v. Pembroke* (1874), 9 Q. B. 581 ; 1 Q. B. D. 96 et, en Ch. des Lords (1877), 2 App. Cas. 284.

(93) Lord Ellenborough, dans *Boehm v. Combe* (1813), 2 M. & S. 172 ; *Jones v. Nicholson* (1854), 10 Exch. 28 ; 23 L. J. Exch. 330.

que donne la Règle 12 de l'expression *all other perils* (*infra* § 40) ; de l'article 50 de la même loi qui admet l'opposabilité des exceptions personnelles à un cédant, seulement au cessionnaire de la police, car ce dernier n'a pas un droit propre (*supra* § 23, II, B) ⁹⁴, sont autant d'arguments qui ne permettent plus de doute sur la question qui nous préoccupe. Il semblait bien que pareils litiges n'allaient plus faire l'objet de contestation judiciaire, surtout que, faisant preuve d'une politique libérale toute à leur honneur, les assureurs restèrent quelque peu indifférents aux subtilités juridiques du problème et continuèrent à payer le créancier hypothécaire ou le chargeur innocents.

9° Pourtant, dans l'affaire du *Grigorios*, la Chambre des Lords eut incidemment à décider de la même question, et par son arrêt du 25 février 1924, se prononça contre des notions qui paraissaient définitivement acquises, en ramenant le problème à un état moins satisfaisant qu'il ne le fût du temps de Lord Mansfield. L'objet du litige était assez simple. Un navire, le *Grigorios*, fut coulé par son équipage sur les instructions de son propriétaire. L'on se demandait alors si un créancier hypothécaire de bonne foi, bénéficiaire direct d'une police pour le compte de qui il appartiendra, avait droit à quelque indemnité de ce fait, et dans l'affirmative, du chef de quel risque. En première instance, le juge Bailhache, décida que le sabordement n'était pas opposable au créancier de bonne foi, et que ce dernier avait droit à une indemnité à raison de *perils of the seas* ⁹⁵. En appel cette décision fut infirmée mais uniquement pour la raison que l'assuré n'avait pas satisfait à la garantie relative au chiffre maximum des assurances accessoires, garantie stipulée par une clause de l'Institut dite : *Ten per cent disbursement clause* (voy. *supra* § 36, VI, B) ⁹⁶. En Chambre des Lords, l'arrêt de la Cour d'Appel fut confirmé, sur la base de la violation de garantie ⁹⁷. En outre, pour mettre fin à certaines opinions contradictoires exprimées par quelques juges d'appel, et par la jurisprudence antérieure à la loi, la haute juridiction procéda à des considérations de principe sur la possibilité qu'aurait eue le créancier assuré, s'il n'y avait pas eu violation de garantie, de prétendre à une indemnité. Or, à ce dernier propos, la Chambre des Lords décida, à la majorité de quatre voix contre une, que : a) le sabordement du navire n'était pas un *peril of the seas*, puisque acte volontaire et non pas

(94) En ce qui concerne l'opposabilité à un créancier hypothécaire, bénéficiant d'un droit propre, de l'exception tirée du fait que le navire avait été sabordé par l'amateur, la solution *Small v. United Kingdom, etc.*, précit., fut confirmée par la Haute Cour de Justice, dans l'affaire du *Jodna*, du 20 juin 1922, 38 T. L. R. 753; Dor, 1, 154; voy. aussi *supra* § 23, II, B.

(95) *Samuel & Co. v. Dumas*, 22 juin 1922, Dor, 1, 160.

(96) 15 décembre 1922, Dor, 2, 171.

(97) 18 Lloyd's List L. R., 211; Dor, 7, 100 et note.

fortuit, et que le silence de la loi de 1906 ne permettait pas de retenir les *dicta* en sens contraire des juges de la Cour d'Appel dans l'affaire *Small v. United Kingdom Mar. Mut. Ins.*, ni, par conséquent, ceux similaires de la majorité de juges d'appel dans l'affaire du *Grigorios* ; b) que cette perte ne pouvait être attribuée à un acte de baraterie car il n'y a pas *barratry* lorsque le capitaine n'a fait qu'exécuter les ordres de son commettant ; c) et enfin, que la Règle 12° du M. I. A. ne permettait pas davantage de considérer l'acte du capitaine comme un risque analogue par sa nature à celui de baraterie et ainsi, de pouvoir l'inclure dans l'expression *all other perils*, de la police du Lloyd's.

Les détails de cet arrêt, ainsi que l'admirable exposé de Lord Sumner, qui fit opinion séparée sur les trois susdites considérations de principe, sont par trop connus⁹⁸ pour qu'il nous faille encore argumenter sur son mal-fondé ; les deux anciennes décisions où on admit que l'assuré pouvait arguer de *all other perils* si la baraterie était faite de connivence avec l'armateur (*supra* n° 8), échappèrent complètement aussi bien à la majorité des Lords qu'à l'esprit clairvoyant de Lord Sumner ; il nous fut donné de les découvrir lors d'une recherche approfondie des autres décisions invoquées dans un sens ou dans l'autre, au cours de l'affaire, recherche qui, comme d'autres substantiels arguments que nous ne saurions invoquer dans le cadre limité de cet ouvrage, justifient à un haut degré notre étonnement devant cette nouvelle jurisprudence.

10° On comprend fort bien, dès lors, les critiques que souleva cet arrêt dans le monde maritime britannique⁹⁹. Car en effet, les termes généraux dans lesquels fut conçu l'arrêt *Grigorios* permettent d'assimiler au créancier hypothécaire tout chargeur ayant subi un préjudice par la fraude de l'armateur. La réaction unanime qui eut lieu dès le lendemain de cette décision se manifesta par l'élaboration de deux nouvelles *Institute Clauses*, qui devaient protéger les intérêts de tout assuré de bonne foi, respectivement, dans l'assurance facultés et dans l'assurance corps. La première, au bénéfice des chargeurs, est ainsi conçue :

« L'acte illicite ou la fraude de l'armateur ou de ses préposés qui a causé une perte, ne mettra pas obstacle au droit de l'assuré de bonne foi de recouvrer l'indemnité si, en l'absence de cet acte illicite ou de cette fraude, la perte aurait été couverte par la police¹⁰⁰. »

(98) Voy. excellentes Observations sur cet arrêt, Dor, 7, pp. 142 et s.

(99) Voy. articles de journaux cités dans : Dor, 7, p. 155.

(100) Cette clause fait partie de la *Bill of Lading clause*, à laquelle on l'a rattachée, et qui commence par les mots suivants : « Les assurés ne seront point préjudiciés par la présence dans les connaissements et/ou chartes-parties de la clause de négligence et/ou défaut latent. La navigabilité du navire est ici admise entre les assurés et les assureurs et... » ; *Institute Cargo Clauses* (F. P. A. et W. A.), clause n° 7, Conditions du 1-4-36.

Il est parfaitement vrai que la rédaction de cette clause est fâcheuse, car, ainsi qu'on l'a remarqué ¹⁰¹, « en l'absence de cet acte illicite ou de cette fraude », la perte ne se serait pas produite. Mais le dernier membre de phrase : « si la perte aurait été couverte par la police », dont on comprend tout naturellement l'idée qui est à la base, est d'une rédaction encore plus mauvaise. S'il y a feu, mis intentionnellement par l'armateur ou ses préposés, on peut à la rigueur dire que le feu étant un risque couvert, l'assuré de bonne foi peut s'en prévaloir de ce chef. Mais s'il y a sabordement où irait-on chercher le risque dans la police ou son interprétation puisqu'on vient de voir qu'il n'est ni « péril de mer » ni « baraterie » ni « tout autre risque ».

Il aurait mieux valu dire simplement qu'il est convenu que toute conséquence d'un acte illicite ou frauduleux de l'armateur ou de ses préposés ¹⁰² est couvert vis-à-vis de l'assuré de bonne foi. Mais alors, il y aurait une nouvelle assurance séparée, en dehors de l'assurance maritime et qui aurait certainement dépassé l'intention des assureurs ¹⁰³.

Les assureurs l'ont très bien compris et ainsi, faute d'une meilleure formule, la clause garde aujourd'hui la même rédaction confiée « aux bons soins d'une jurisprudence équitable » ! Mais il est quand même étonnant que cette clause ne soit employée en pratique que dans les polices sur facultés, car elle peut très bien intéresser un créancier bénéficiaire d'un droit direct et personnel dans une police sur corps. En effet, la clause introduite dans les *Institute Time Hulls*, n'a qu'une portée limitée dérogatoire à la jurisprudence du *Grigorios*. Elle ne vise que l'assuré de bonne foi en présence d'une violation de garantie relative au montant des assurances accessoires, et plus exactement, son objet porte sur la *Ten per cent (10 %) disbursement clause* (voy, *supra* § 36, VI, B), dont le texte s'enrichit de la mention suivante :

« ... Il est aussi entendu qu'une violation de cette garantie ne donnera aux assureurs le droit de s'opposer à une demande en indemnité de la part des propriétaires, créanciers hypothécaires ou autres parties qui ont accepté cette police sans avoir eu connaissance ou sans être partie ou avoir participé à cette violation. »

(101) Un article signé *Average Adjuster* dans *Lloyd's List & Shipping Gazette*, n° du 14 avr. 1924, p. 8.

(102) Et même de tout tiers en dehors de l'assuré.

(103) Qu'arrive-t-il, dans tous les cas, d'une telle clause, s'il y a exclusion d'un risque ?

III

Périls dus à l'action de personnes hors bord

A. — RISQUES DE GUERRE, CAPTURE ET SAISIE

Men-of-war, enemies..., letters of mart and countermart, surprisals, taking at sea...

1° Il faudrait comprendre cette énumération comme si elle était rédigée : *Surprisals and taking at sea by men-of-war, enemies..., letters of mart and countermart...*¹⁰⁴.

Les deux premiers mots, « *men-of-war* » et « *enemies* » signifient respectivement, navires de guerre et navires ennemis, armés, non seulement hostiles, mais ouvertement en guerre déclarée. *Letters of mart en countermart* (lettres de marque et contre-marque) font partie de la catégorie des corsaires faisant la course (*privateers*).

Surprisals (surprises) est une expression archaïque remplacée en anglais moderne par le mot *capture* (capture).

Par *capture*, il faut comprendre la mainmise d'un navire en vue d'en faire une prise, c'est-à-dire de s'emparer du droit de propriété au préjudice du propriétaire. Faite en temps de guerre, ou par voie de représailles, elle ne comprendrait dans l'opinion d'Arnould que des actes de la part des belligérants¹⁰⁵, mais la jurisprudence a admis que les rebelles doivent être compris parmi les belligérants¹⁰⁶; et ceci enlève quelque peu la rigueur de *capture*, acte des belligérants et seulement en temps de guerre.

2° Il est indifférent, au point de vue assurance, que la capture ait été légale ou non, c'est-à-dire qu'elle ait été faite avant ou après la déclaration de la guerre. Mais il paraît pourtant que la si la capture a été faite en dehors du temps entre la déclaration et le traité de paix, il y aurait *arrest of princes* (fait du prince)¹⁰⁷. L'assuré a droit à toute dépense nécessaire pour recouvrer la propriété perdue, s'il ne prend le parti de délaisser pour perte totale présumée. Ainsi la rançon payée par l'assuré au belligérant comme compromis *bona fide* pour éviter la condamnation du navire comme prise, est recouvrable. Mais il faut que l'assuré soit un neutre sinon elle n'est pas recouvrable, pour cause illicite, car depuis 1781, la rançon ainsi payée par un sujet britannique a été déclarée illégale par la loi. De la même catégorie d'assurance pour cause illicite, fait partie toute police effectuée par un assureur anglais sur les biens de l'ennemi, contre

(104) Gow, *op. cit.*, p. 113.

(105) *Op. cit.*, II, sect. 829.

(106) *Mauran v. Insurance Co.* (1867), 6 Wall. 1.

(107) Arnould, II, sect. 831.

le risque de capture anglaise, même si l'assurance fut passée avant les hostilités ou l'action en justice intentée après¹⁰⁸.

Le *taking at sea* est une autre expression archaïque dont l'équivalent moderne est le mot *seizure*, signifiant, à la fois, « prise »¹⁰⁹ et « saisie ». Ce qui distingue le risque de *capture*, et celui de *seizure*, est que ce dernier signifie une mainmise qui ne doit pas nécessairement être faite dans l'intention privative de propriété. Ainsi, bien que cela n'ait aucune espèce d'importance, l'arrêt d'un navire par des bâtiments de guerre belligérants, en vue de le faire juger par une cour de prise pour suspicion de contrebande de guerre, serait strictement une *taking at sea* ou *seizure*, et seulement après la condamnation une *capture*¹¹⁰. Mais l'arrêt pour violation de blocus est indirectement une *capture*. De plus, la *capture* ne peut avoir lieu qu'en temps de guerre, tandis que la *seizure* peut aussi bien arriver en temps de paix ; tel est le cas d'une saisie pour raison fiscale ou sanitaire faite par un gouvernement ami ou neutre¹¹¹. Mais dans ce cas son appellation est prise dans le sens vulgaire du mot et au point de vue juridique on peut la classer parmi les risques des actes du pouvoir exécutif et politique (*arrests, restraints and detainments of kings, princes and people*), que nous étudierons dans la sous-section suivante (*infra* B).

Jadis, l'expression *taking at sea* avait pourtant un sens extrêmement large. Sous ce terme était classée la saisie d'un navire anglais par un bâtiment de guerre de la même nationalité sous motif de commerce illicite (traite d'esclaves), bien que, quelque temps après, la condamnation fut annulée et le navire restitué¹¹². Il en est de même de la saisie du navire par des coolies chinois qui, embarqués comme passagers, se révoltèrent¹¹³. La première affaire serait plutôt un fait du prince qui, actuellement, est exclu de la charge des assureurs par la *Frustration clause*, introduite depuis dans le texte de la police (*infra* § 43). L'affaire des coolies chinois est classée aujourd'hui parmi les pertes dues aux pirates ; cf. Règle 8 du M. I. A. (voy. *infra*, C).

3° Il est de jurisprudence constante que l'abandon du voyage par la crainte la plus raisonnable de capture n'est pas une perte à la charge des assureurs du fret et des facultés (car, bien entendu, pour l'assurance sur corps, la question ne peut pas se poser). Mais on peut concevoir une perte par capture, sans qu'il y ait dépossession matérielle ; il en est

(108) Arnould, II, sect. 831 ; en pratique de telles assurances s'effectuent toujours par des polices d'honneur (P. P. I.).

(109) Incorrectement traduite par *prize*, qui vient du latin *pretium*, au lieu de *price*, qui vient de *prensus*, Gow, p. 112, note 1.

(110) Arnould, II, sect. 829.

(111) Arnould, II, sect. 829.

(112) Lozano v. Janson (1859), 2 E. & E. 160.

(113) Kleinwort v. Shepard (1859), 1 E. & E. 447.

ainsi quand il y a *certitude* de capture, comme dans le cas d'un ordre de saisie des navires de nationalité ennemie qui doit s'exécuter d'un moment à l'autre, la force du gouvernement déclarant encerclé le port où se trouvait le navire ; cet abandon de voyage permet à l'assuré le délaissement pour perte totale présumée ¹¹⁴. Nous reviendrons sur cette hypothèse un peu plus loin (*infra*, B, 3° et 4°).

4° Il reste la question de savoir quel est le critérium permettant de distinguer les pertes dues au risque de guerre de celles dues aux périls de mer, lorsque ces dernières sont aggravées par l'existence d'une guerre. Mais cette hypothèse sera plus avantageusement envisagée lors de l'étude de la clause qui éliminera les risques de guerre de la charge des assureurs et qui, par conséquent, soulève la question des assurances spéciales contre ce risque ; ce renvoi est, d'ailleurs, motivé par le fait que le critérium distinctif fut construit par la jurisprudence, lors de l'interprétation de cette clause. En effet la police du Lloyd's présente ce trait original d'exclure, vers la fin de l'imprimé, les risques que nous venons d'étudier, après les avoir énumérés parmi les autres risques couverts vers le commencement du texte. Cela tient au fait qu'en 1899, lorsqu'on introduit dans le texte de la police la clause, à laquelle nous faisons allusion, dite : *Free of capture and seizure*, ou en abrégé, *F. C. and S.*, on ne voulut pas toucher à l'ancien texte (voy. *infra* § 44). Cette clause exclue, entre autres, les risques de guerre et déroge par conséquent, à la loi de 1906, dont l'article 3 stipule que l'assurance des risques maritimes comprend la garantie des risques de guerre.

5° Ainsi, la couverture de ces risques requiert une convention spéciale si l'assurance est faite par police du Lloyd's.

Dans ce but, l'existence de deux imprimés Lloyd's, A et B (*supra* § 21, III) offre le choix de deux procédés : on peut d'abord employer le formulaire A, qui ne contient pas la clause *F. C. and S.* Alors, puisque le risque est couvert par l'expression *Man of war, enemies, etc.*, mais que certaines conséquences du mot *restraints* sont éliminées par la *Frustration clause* ¹¹⁵, il suffit d'ajouter en manuscrit qu'on ne tiendra pas compte de cette dernière clause imprimée ; cela pourrait se faire simplement en la biffant ; mais on verra bientôt pourquoi cela n'est jamais fait (*infra* § 43, III).

Si on emploie le formulaire B, qui contient les clauses *F. C. and S.* et *Frustration*, il faut biffer les deux, ce qui se fait par l'apposition d'un cachet au mot *deleed* (annulé).

La raison pratique de l'existence de ces deux imprimés est d'employer A pour l'assurance du risque de guerre et B pour

(114) *The Knight of St Michael* (1898), P. 30.

(115) V. *Infra* § 43.

le cas contraire. Ceci explique pourquoi on trouve généralement l'assurance du risque de guerre faite sur un imprimé A. Mais bien entendu, rien n'empêche qu'on fasse usage dans le même but, du formulaire B en biffant la clause *F. C. and S.* Dans les deux cas on ajoute, en manuscrit, pour plus de précaution, la mention : *War risks covered*, dans un blanc de la police, d'habitude dans celui destiné à l'évaluation.

Matériellement la technique de rédaction d'une police pour risque de guerre est un peu plus compliquée par l'adjonction des *Institute clauses*. En effet, les papillons de l'Institut pour les conditions d'assurance corps, ou fret, ou facultés, contiennent aussi la clause *F. C. and S.* Lorsqu'on veut alors assurer le risque de guerre, l'on procède à une double opération : on ajoute d'abord un papillon séparé, appelé *War risks clauses*, qui couvre ce risque, et l'on efface ensuite la clause *F. C. and S.*, des premiers papillons, ceux pour l'assurance ordinaire.

B. — CONSÉQUENCES DES ACTES DU POUVOIR EXÉCUTIF ET POLITIQUE

... *Arrests, restraints and detainments of all kings, princes, and peoples of what nation, condition, or quality soever.*

1° C'est là une catégorie très importante et très large des risques couverts et qu'on a classée à propos sous ce titre pour la différencier des risques de guerre proprement dits, car les premiers peuvent arriver aussi en temps de paix et ne doivent pas nécessairement provenir de la part de belligérants ou ennemis publics ¹¹⁶.

Le sens de cette énumération est très étendu et, hors les faits de guerre et d'ennemis publics (*king's enemies*), il correspond, à quelque chose près, à ce qu'on appelle en France *fait du prince* ¹¹⁷ dans les connaissements ou chartes-parties. Mais il y a quelques risques qui sont compris dans l'interprétation de *arrest, restraints, etc.*, et qu'on distingue habituellement en France du fait du prince : tel par exemple la restriction de quarantaine, etc.; ainsi il ne faut pas conclure à une traduction exacte mais à un équivalent d'ordre général. Quoi qu'il en soit il est certain qu'en Angleterre *restraint of princes* (fait du prince), tout comme les *perils of the seas*, ont la même signification dans un contrat d'assurance et dans une charte-partie, sans que les conséquences

(116) Ainsi, la saisie d'un navire après l'armistice ne serait plus une capture mais un arrêt; Arnould, II, 831; Marshall, 517.

(117) Fait du prince serait en anglais *restraint of princes*, mais il n'y a aucune différence entre les mots *arrest, restraint* et *détainements*, Arnould, II, sect. 832.

en soient les mêmes ¹¹⁸. Nous nous tiendrons, naturellement, seulement à l'interprétation de cette expression dans le contrat d'assurance.

2° Au point de vue terminologique, il est à observer qu'il n'y a aucune différence juridique entre les mots : *arrests* (arrêts), *restraints* (rétections) et *detainements* (détentions). Il en existe une, au contraire, entre ces trois mots et le terme *capture* (prise). D'après Arnould, ce dernier terme impliquerait une saisie faite dans l'intention privative de propriété, tandis que dans l'arrêt, détention, etc., la saisie est provisoire, car il y aurait intention, soit de restituer le propriétaire, soit de l'indemniser ; ainsi l'embargo de guerre, ou l'arrêt d'un navire neutre, suspect d'avoir transporté une cargaison ennemie, seraient dans son opinion, une capture ¹¹⁹. Mais cette distinction ne se base sur aucune autorité légale ou jurisprudentielle. En réalité, la seule différence entre la *capture*, et le *restraint of princes*, est que le premier terme comprend, généralement, des risques qui n'arrivent qu'en cas de guerre, tandis que le deuxième n'implique pas nécessairement la même signification.

3° Il est de jurisprudence constante, depuis Lord Ellenborough, que, à la différence de la plupart des législations continentales, les pertes résultant de l'interruption du voyage par l'interdiction de commerce ou blocade, par crainte, raisonnable et justifiée, de capture, saisie, confiscation, etc., ne sont pas à la charge des assureurs.

Ces solutions sont basées sur l'application de la *causa proxima*, prise dans le sens le plus libéral, à savoir l'événement chronologiquement le plus rapproché du dommage. La cause de ces pertes n'est pas, dit-on, un risque arrivé directement, mais la conséquence d'un acte du capitaine qui, bien que raisonnablement, a pris la décision de les éviter ¹²⁰. Les mêmes risques ont d'autres conséquences dans les chartes-parties, « mais, s'exprima un arrêt assez récent, cela ne tient pas à une autre interprétation de l'expression *restraint of princes*, mais à l'objet différent du contrat de transport » ¹²¹.

Cette doctrine rigoureuse n'est pas, toutefois, suivie aux Etats-Unis ¹²².

4° Mais du moment qu'il existe un fait du prince ayant causé directement une perte, point n'est besoin qu'une force physique soit exercée.

(118) Arnould, II, sect. 832, a ; Scrutton, *op. cit.*, p. 241.

(119) Arnould, 2^e éd., p. 836 ; cf. Emerigon, ch. XII, sect. 30, p. 527.

(120) Hadkinson v. Robinson (1803), 3 B. & P. 338 ; Forster v. Christie (1809), 11 East. 205 ; Atkinson v. Robinson (1809), 10 East. 530 ; Chope v. Reynolds (1859), 28 L. J. C. P. 194 ; etc. ; Kacianoff v. China Traders Co (1914), 3 K. B. 1121 ; Becker, Gray & Co. v. London Ass. Co. (1918), A. C. 101.

(121) Lord Sumner, dans Becker, Gray v. London Ass. Co. (1918), A. C. p. 115.

(122) Phillips, I, sect. 1115.

Ceci fut décidé en premier lieu, dans une affaire, *Rodocanachi v. Elliot* ¹²³, où des marchandises, venant d'Orient par voie de mer et puis par transit terrestre, à destination de Londres, furent arrêtées à Paris par l'occupation allemande ; il n'y eut qu'un simple ordre des autorités, sans qu'aucune saisie matérielle ait eu lieu. L'assuré notifia le délaissement aux assureurs, et quoique avant la fin de l'instance les marchandises arrivèrent en bon état à leur destination, l'assureur fut condamné pour perte totale présumée du chef de *restraint of princes* ¹²⁴. La même solution fut donnée pour le cas où les autorités sanitaires d'un pays interdirent le débarquement d'une cargaison de bétail par crainte d'épidémie, obligeant ainsi les chargeurs à procéder à la vente avec une perte considérable dans un port étranger, *Miller v. Law Accident Ins. Co.* ¹²⁵. « L'on ne voit pas très bien, dit l'arrêt, la différence entre une blocade par des bâtiment de guerre et un règlement ou loi sanitaire... Si une force matérielle ne fut pas exercée, cela est dû simplement au fait qu'il n'y eut pas d'opposition. »

Ce qui distingue ces décisions des précédentes, c'est que dans les dernières il y eut non pas un acte du capitaine, mais une contrainte directe, un acte de gouvernement, sous laquelle se cache la force matérielle, qui a provoqué une perte.

5° Allant plus loin, la jurisprudence décida qu'un acte politique, comme la déclaration de guerre suivie de l'interdiction de commerce avec l'ennemi, constituait, de par la possibilité de sanctions, un fait du prince dont les conséquences incombait à l'assureur. L'on cite d'habitude la décision *Sanday and Co. v. British & Foreign Marine Ins. Co.*, que nous aurons maintes fois l'occasion de rencontrer au cours de nos explications suivantes, comme l'exemple le plus fameux se rapportant à cette solution. Dans cette affaire, il s'agissait d'un navire transportant une cargaison de provenance britannique, à destination de Hambourg. La déclaration de la guerre, par l'Angleterre à l'Allemagne, surprit le navire en mer. L'interdiction du commerce avec l'ennemi rendant l'aventure illégale, le capitaine retourna le navire dans un port britannique et les chargeurs notifièrent le délaissement à l'assureur, pour cause de perte totale présumée du chef de *restraint of princes*. En première instance et en appel ¹²⁶, les assureurs furent condamnés mais à un minimum de majorité ; de la même manière que dans les déci-

(123) (1873-4), 9 C. P. 518.

(124) Il faut observer que l'occupant n'était pas, dans l'espèce, un *king* ou *gouvernement* mais il pouvait être classé sous le terme : *people* qui signifie le pouvoir suprême de fait d'un pays, quel qu'il soit, à un moment donné, *Nesbitt v. Lushington* (1792), 4 T. R. 785.

(125) (1903), 1 K. B. 712.

(126) (1915), 2 K. B. 781.

sions précédemment citées, on considéra que la force matérielle n'était pas nécessaire pour qu'il y ait une rétention ; l'acte politique, assimilable à une loi, rendait l'aventure illégale et cela suffisait pour que le voyage soit interrompu. Ce qui fit hésiter certains d'entre les juges de ces deux instances, fut le fait que dans l'espèce il n'y avait aucune perte matérielle, et qu'une condamnation des assureurs impliquait l'admission du principe que l'assurance n'était pas seulement une garantie contre les pertes matérielles et leurs conséquences, mais aussi qu'elle couvrait de plus le risque des opérations commerciales de l'assuré. Or, sur ce dernier point la Chambre des Lords fut beaucoup moins hésitante, et en confirmant l'arrêt de la Cour d'appel, admit expressément cette thèse ¹²⁷. Nous reviendrons sur ce risque — qu'on appelle *loss of voyage*, ou *frustration of voyage*, — lors de l'étude de la *Frustration clause*, que, à la suite de cet arrêt, les assureurs introduisirent pour s'exonérer de ce risque (*infra*, § 43).

La même solution fut adoptée dans une affaire semblable qui se présenta une année plus tard ¹²⁸.

6° Mais voici une autre affaire : *Becker, Gray and Co. v. The London Assurance* (1918), A. C. 101, qu'il faut distinguer de *Sanday v. British and Foreign*, précit. Un steamer allemand, avec une cargaison provenant de l'Inde à destination de l'Allemagne, fit escale à Messine où il abandonna l'aventure car la guerre venait d'être déclarée. La cargaison était d'origine anglaise, mais cela n'avait aucune espèce d'importance car elle était destinée à des Allemands et allait en Allemagne sur un navire et avec un capitaine appartenant à ce pays. L'acte du capitaine était parfaitement raisonnable, car en route, s'il avait continué le voyage, le navire aurait certainement été arrêté et saisi. La police des chargeurs, une police du Lloyd's, couvrait les risques de guerre, capture, saisie, fait du prince, etc., par l'annulation de la clause F. C. and S. (*infra*, § 44).

Les assurés notifièrent le délaissement aux assureurs et ces derniers refusèrent de payer. La Cour admit la thèse des assureurs. Il fallait distinguer, dit en résumé le jugement, cette espèce de celle du *Sanday v. British and Foreign*. Il n'était pas interdit au capitaine de continuer le voyage, car la loi allemande n'interdisait pas le commerce avec l'Allemagne, mais avec l'ennemi. Il n'y eut pas d'ailleurs embargo ou saisie à Messine. Le capitaine avait agi raisonnablement car autrement il aurait probablement été capturé. Probablement ne signifie pas sûrement (nous avons déjà dit que la

(127) (1916), 1 A. C. 650; dans le sens contraire, *Eta's-Unis: The Claveresk* (1920), 264 Fed. R. 276.

(128) *Associated Oil Carriers Ltd v. Union Insurance Society of Canton Ltd.* (1917), 2 K. B. 184.

crainte, même raisonnable, de capture, saisie, etc., n'est pas un risque à la charge des assureurs). L'aurait-il fait et aurait-il été capturé, la perte aurait été à la charge de l'assureur pour risque de capture. Mais ici la cause immédiate de la perte est l'acte du capitaine et non pas le fait du prince (déclaration de guerre rendant le commerce avec l'ennemi illégal) ou le risque de capture ! Cet exemple moderne de l'application de la *cause proxima*, dans son acceptation littéraire, de même que celui de l'exclusion des conséquences du retard (*infra*, § 42, IV), sont à retenir car ils représentent les seules exceptions de droit positif anglais au remplacement du même principe par la règle de la *cause efficiente*.

7° De même, l'embargo, qui n'est pas toujours fait en cas de guerre, est un fait du prince donnant droit à un délaissement de la part de l'assuré : S'il n'a pas cessé jusqu'au moment où on intente l'action, ce dernier peut réclamer à l'assureur une indemnité pour perte totale. L'embargo fait dans l'attente des hostilités ou en même temps qu'une déclaration de guerre ne change pas beaucoup l'aspect de la question à moins qu'il ne rende le délaissement plus facile et la perte plus certaine. Mais il faut distinguer plusieurs situations. Si l'embargo s'exerce sur les biens d'un neutre ou de tout autre sujet hors ceux appartenant au gouvernement qui le déclare, aucune difficulté ne peut se présenter. Mais lorsqu'il est exercé contre les propres sujets du pays déclarant et que ce pays soit en guerre avec l'Angleterre, l'assuré n'a droit à aucune indemnité de la part d'un assureur anglais ; car le contrat est considéré comme nul *ab initio* même si la guerre fût déclarée après la formation du contrat, ou si l'action n'est intentée qu'après la fin de la guerre ¹²⁹. Mais l'assureur reste bien entendu responsable dans cette occasion comme dans toute autre, de la conséquence d'un fait du prince de l'Angleterre sur un sujet anglais ¹³⁰.

8° A propos de tous les risques rentrant dans la catégorie *restraints of princes*, nous signalerons que, d'après le droit anglais, les dépenses causées par ces risques, comme loyers de l'équipage, provisions, etc., ne sont pas à la charge des assureurs, car elles sont considérées comme rentrant dans le fret touché par l'armateur ; et d'ailleurs le voyage est supposé continuer et la détention n'être qu'une partie du voyage. D'un autre côté, s'il y a délaissement pour perte totale, la perte est comprise dans l'indemnité ¹³¹.

9° L'interprétation jurisprudentielle de l'expression *arrest*,

(129) Arnould, II, sect. 833. Dans le droit anglais on ne dit pas *cause illicite* (car la notion de cause n'est pas connue), mais *risque illicite*.

(130) Cf. Code Com. français, Art. 369-370.

(131) Arnould, II, sect. 835. Dans les *War risk clauses* de l'Institut une clause très large exclue toute perte due au retard.

restraints, etc. of kings, etc., fut confirmée par la loi de 1906, mais d'une manière extrêmement prudente. La Règle 10° pour l'interprétation de la police stipule que :

« L'expression, arrêts, etc., de rois, princes, peuples, se réfère aux actes politiques ou exécutifs et ne comprend pas une perte causée par une émeute (*riot*) ou par une procédure judiciaire régulière. »

L'expression, assez inutile, « procédure judiciaire régulière », signifie les décisions des tribunaux civils et commerciaux qui, en temps de paix, pour un motif quelconque, ont eu pour résultat de faire perdre à l'assuré la possession du navire ou de la cargaison ; il s'agit là, simplement, de saisies, adjudications ou vente en justice, pour dettes, confiscation pour contrebande, etc.; signalons, pourtant, que ce tout dernier risque peut faire l'objet d'une assurance valable.

Le terme « émeute » n'est pas inclus à tout hasard dans cette disposition, car ce risque pourrait raisonnablement être considéré comme l'équivalent d'une force gouvernementale irrégulière ou, en d'autres mots, un « fait du prince ». Or ce dernier risque est incontestablement à la charge des assureurs, car le mot *people* (de l'expression *restraints of all kings, princes and people*) signifie le pouvoir de fait suprême d'un pays, quel qu'il soit, à un moment donné¹³². Il faut donc interpréter le susdit terme dans son acception la plus restreinte, à savoir une révolte partielle sans importance (*riots*). D'ailleurs cela n'est pas, croyons-nous, sans pouvoir donner lieu à des nombreuses contestations, surtout que le même terme de *riot*, est employé aussi bien par la Règle 10° précit., que par la Règle 8° de la loi de 1906, mais dans la première pour exonérer les assureurs tandis que dans la dernière pour le motif tout à fait opposé (voy. *infra*, sous-sect. C.). Pour les éviter, les assureurs ont pris l'habitude de s'exonérer expressément d'un tel risque — qui doit, dès lors, être assuré séparément — par l'introduction dans les Conditions de l'Institut de la clause : *Free of strikes, riots and civil commotions clause*, ou, en abrégé, F. S. R. and C. C. clause, qui, comme son titre l'indique, est assez large pour exclure toute difficulté¹³³.

C. — PIRATES

Sous ce terme (*pirates*) rentre le mot *rover*, dont on désignait certains pirates d'origine maure¹³⁴. En général, sous

(132) *Nesbitt v. Lushington* (1792), 4 T. R. 783.

(133) *Institute Cargo Clauses* (F. P. A. et W. A.), clauses n° 10, condition du 1-4-36; voy. détails dans Poole, *Marine Insurance of Goods*, Londres 1928, pp. 169 et s.

(134) Gow, p. 113.

ce nom on comprend en Angleterre les voleurs de mer, qui attaquent un navire de l'extérieur, dans l'intention de le piller et qui sont en dehors de la loi de toute nation¹³⁵. Mais la jurisprudence a modifié assez substantiellement cette notion. D'abord, dès avant la loi, on a décidé que la violence pouvait se manifester de l'intérieur du navire. Il en est sûrement ainsi de passagers qui, embarqués sur le navire, se saisissent de l'équipage et du capitaine, comme il est arrivé avec des coolies chinois. Nous avons vu que ce cas était considéré comme rentrant dans le risque de *taking at sea*, ou *seizure*¹³⁶, tandis qu'aujourd'hui la loi de 1906 (Règle 8°) le met dans le risque de piraterie.

L'intention de piller semble, à bonne raison, croyons-nous, être le principal critérium invoqué par la jurisprudence anglaise dans la question de savoir ce qui constitue un acte de piraterie. L'importance de cette considération s'avère dans le fait que la clause F. C. and S. de la police du Lloyd's exclue les risques de saisie, arrêt, etc., « à l'exception de la piraterie » (Voy. *infra*, § 44, II, A.). Or, à ce propos, des difficultés se sont présentées dans deux sens opposés et à leur occasion l'interprétation qu'il convenait de donner au terme de *pirate* fut longuement discutée.

Dans une première affaire *Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Mar. Ass. Co. Ltd.*¹³⁷, une cargaison assurée F. C. and S. : « franc d'arrêts, saisie, etc., guerre, à l'exception de la piraterie », et destinée au gouvernement bolivien en lutte contre des rebelles, fut capturée en remontant l'Amazonie par ces derniers. La Cour d'appel, en confirmant un jugement du juge Pickford, décida que les mobiles politiques enlevaient à la capture tout caractère de piraterie et déchargea les assureurs¹³⁸.

Sous l'aspect opposé, dans l'affaire *Monetaca and Carystniaki Bank and Others v. Motor Union Ins. Co. Ltd.*¹³⁹, il s'agissait d'un navire assuré par une police qui couvrait les risques de guerre, saisie, arrêt, etc., à l'exception de la piraterie, par *exclusion* de clause F. C. and S., et qui fut capturé par un chef de bande au service du gouvernement insurrectionnel nationaliste d'Angora.

Pour des considérations similaires, malgré que dans l'espèce il y avait de fortes présomptions de considérer que le capteur, bandit de profession, était très peu mené par des

(135) Hall, *International Law*, 5^e édit., p. 259.

(136) *Kleinwort v. Shepard*, précit.

(137) (1909), 1 K. B. 785.

(138) Voy. détails dans Dor, 32, note p. 225.

(139) (1923), 14 Lloyd's List L. R., 48.

préoccupations politiques, la capture ne fut pas tenue pour un acte de piraterie et les assureurs furent condamnés ¹⁴⁰.

Toujours venant de l'intérieur, on considérait la révolte de l'équipage qui s'emparait de la conduite du navire, comme un acte de piraterie ¹⁴¹. Ceci semble conforme à la notion commune qu'on se fait de la piraterie. Mais, une autre décision postérieure décida qu'un tel acte devait être considéré comme une *barratry* ¹⁴²; et Arnould est du même avis ¹⁴³.

Il faut pourtant conclure que la loi a sanctionné la première décision, car dans la Règle 8°, elle considère comme piraterie l'acte des « passagers qui se révoltent et des mutinés (*rioters*) qui attaquent le navire de la côte ».

Cette dernière hypothèse est la confirmation d'une décision où on jugea qu'il y avait piraterie dans une circonstance assez curieuse. La populace d'un petit port de la côte d'Irlande s'empara violemment de la direction d'un navire, le jeta sur des rochers et força le capitaine à vendre la cargaison de blé à un très bas prix ¹⁴⁴. Cette solution enlève un peu de rigueur à la notion que la piraterie est un acte qui se produit seulement en mer, et que les pirates doivent se trouver sur un autre navire ou qu'ils ne soient plus soumis à la loi d'aucune nation.

D'après certaines polices américaines ce cas rentre, à bon droit, dans la catégorie du vol par infraction ou attaque (*assailing thieves*) ¹⁴⁵, dont la police anglaise fait une catégorie à part, celle des voleurs, qu'il nous reste à étudier.

D. — VOLEURS

Il n'y a que le vol avec violence (*latrocinium*), et non pas le simple vol clandestin (*furtum*), qui est couvert par la police. C'est là l'application d'un vieux principe d'assurance : *furtum non est casus fortuitus*. D'après cette conception, le vol sans violence, serait dû à la négligence du capitaine. Et c'est probablement en vertu de la même idée et du principe que la faute ou négligence du capitaine n'est pas un risque assuré, que le vol, même violent, commis par l'équipage, est une *culpa in eligendo* du capitaine qui n'oblige pas l'assureur.

(140) Dor, 2, 212 et note précitée. En France, la police sur corps de 1928 exclut les risques de piraterie (art. 3) mais couvre le pillage, considéré comme un fait de guerre (art. 1); la police sur facultés couvre néanmoins la piraterie et le pillage indistinctement (art. 1); voy. aussi G. Ripert, *Risques de guerre et piraterie dans l'assurance maritime*, Clunet, 1923, n° 1053.

(141) Brown v. Smith (1813), 1 Dow. 349.

(142) Dixon v. Reid (1822), 5 B. & Ald. 597.

(143) II, sect. 836; *idem*, Phillips, I, sect. 1106.

(144) Nesbitt v. Lushington (1792), 4 T. R. 783.

(145) Eldrige, *op. cit.*, p. 100.

Ainsi par *thieves*, il faut comprendre les *latrones*, et non pas les *fures*, et encore à l'exception de l'équipage.

Sur ce dernier point la jurisprudence américaine diffère de la jurisprudence anglaise. Par *assailing thieves*, on y comprend le *latrocinium* commis par des passagers, des personnes en dehors du navire et aussi par l'équipage¹⁴⁶.

Au fond, le cas des voleurs d'Irlande, qu'on a vu plus haut, classé par la Règle 8° du M. I. A. parmi les pirates, peut très bien rentrer, même dans le droit anglais, dans la catégorie des *thieves*.

Le simple vol clandestin (*furtum*) appelé en anglais *pilferage*, ou quelquefois *theft*, ne rentre pas dans cette catégorie, qu'il soit commis par les passagers ou *a priori* par l'équipage¹⁴⁷.

Cette jurisprudence est confirmée, mais dans des termes assez peu précis, par la Règle 9° de la loi de 1906 : « L'expression voleurs (*thieves*) ne couvre pas le vol clandestin ou le vol accompli par une personne du navire, homme de l'équipage ou passager ». On pourrait déduire de la deuxième partie de cette phrase que, comme pour l'équipage, le vol par violence commis par un passager ne rentre pas dans cette expression. Ce qui n'est certainement pas exact¹⁴⁸.

(146) Phillips, II, sect. 1106.

(147) Le *pilferage* est couvert par des clauses spéciales de l'Institute: *Theft & pilferage (shipping value) clause* ou *Theft & pilferage (insured value) clause*. Par *Shipping value*, il faut comprendre la valeur estimée comme en cas de police ouverte et par *Insured value*, la valeur déclarée. Sous cette clause la preuve du vol incombe à l'assuré. C'est pourquoi on trouve plus souvent la *Institute Theft, pilferage and non-delivery clause*, où l'assuré n'a aucune preuve à faire en ce qui concerne la cause du risque. Il y a aujourd'hui peu de clauses pareilles à celles qui, autrefois, par mesure de prudence, stipulaient que l'assureur n'est responsable que de trois quarts de la perte par vol; la rédaction de l'Institut, en supprimant cette limite, est une preuve (comme dans les clauses de recours des tiers) de l'impuissance des assureurs vis-à-vis de la concurrence.

(148) Pour la jurisprudence de droit comparé, en matière de vol, voy. Dor, 3, 426.

RISQUES PREVUS EN TERMES GENERAUX

And of all other perils, losses and misfortunes that have or shall come to hurt detriment or damage of the said goods and merchandises and ship, etc., or any part thereof.

« Et de tous autres périls, pertes et sinistres qui sont survenus ou surviendront pour le dommage, détriment ou préjudice desdits marchandises, biens et navire, etc., ou de quelque partie de ceux-ci. »

L'expression « tous autres risques, etc. » semble au premier abord mettre à la charge des assureurs toutes pertes, quelles qu'elles soient, qui peuvent se produire au cours d'une expédition maritime et qui n'ont pas été énumérées parmi les risques expressément prévus par le texte. Mais, de même que l'expression : *to touch and stay at all ports*, ne donne nullement un droit illimité de déroutement mais doit être interprétée strictement en connexion avec les mots *in this voyage* (*supra*, § 34, II, A.), la susdite expression ne pourra pas étendre la responsabilité de l'assureur au delà d'une certaine limite dont la nature du contrat et l'intention des parties constitueront le cadre. Le principe et son critérium furent posés pour la première fois par Lord Ellenborough qui, dans l'affaire *Cullen v. Butler*, considéra que si la perte subie par un armateur dont le navire fut bombardé par erreur par un bâtiment de guerre de son propre gouvernement n'est pas couverte sous le titre de risque de feu ou de périls de mer, elle l'est certainement sous celui de « tous autres périls »¹. Cette expression doit être interprétée, dit-il, comme « comprenant et couvrant d'autres dommages maritimes (*marine damages*) de la même nature que ceux expressément énumérés ». C'est toujours le même juge qui décida que le jet à la mer d'une caisse de dollars au moment de la capture, et pour éviter qu'elle ne tombe dans les mains de l'ennemi, est une perte équivalente ou de la même

(1) *Cullen v. Butler* (1815), 5 m. et S. 461. En dehors de ce principe la décision semble pourtant mal fondée en fait, *Arnould*, II, sect. 823, note (y); mais nous avons pu trouver une application correcte de ce principe dans une affaire antérieure à *Cullen v. Butler*, précit., à savoir *Bohem v. Combe* (1813), 2 M. & S. 172, due également à Lord Ellenborough (voy. *supra* § 39, II, B 7°).

nature que le jét à la mer ; et puisqu'elle ne s'en identifie quand même pas, il faut la classer parmi « tous autres risques »². Ce principe, connu sous le nom de *ejusdem generis*, a été unanimement admis par la jurisprudence postérieure à Lord Ellenborough et assez souvent appliqué. Il est impossible de citer, même en partie, quelques-unes des nombreuses décisions d'avant la fin du XIX^e siècle, décisions où se mêle le plus souvent l'imagination et l'idée d'équité du juge avant autre chose.

Il suffit de citer seulement les dernières décisions les plus importantes d'où résulte la *limite*, et le revirement jurisprudentiel définitif du principe, *ejusdem generis*. Dans *West India and Panama Telegraph Company v. Home and Colonial Marine Ins. Co.*³, la destruction du navire *Investigator*, par l'explosion des chaudières sous pression ordinaire et par beau temps, fut considérée une perte couverte du chef de *all other perils*. Un des juges, Lord Selborne, opta pour perte *ejusdem generis* aux périls de mers tandis que l'autre, Brett L. J. (plus tard Lord Esher), tout en faisant des réserves, crut y voir un risque de la même nature que le feu.

Cette affaire, comme les précédentes, n'alla pas plus loin que la Cour d'appel. Cependant, l'affaire du *Inchmaree* (*Hamilton v. Thames and Mersey Marine Insurance Co.*)⁴, servit de *test-case* aux assureurs qui voulaient avoir l'opinion définitive de la Chambre des Lords⁵.

L'espèce était assez simple : le moteur et la pompe du petit-cheval (*donkey-engine and air pump*) du navire, furent détruits par une explosion dont la cause paraissait se réduire à une négligence d'ordre technique : on avait oublié d'ouvrir la valve d'entrée des chaudières et la pression de l'eau, que la pompe devait introduire, causa l'explosion. Le principe d'après lequel la perte due à un risque prévu par la police est à la charge des assureurs, même si la perte ne se serait pas produite sans la faute d'un préposé de l'armateur, ne pouvait pas être invoqué avant de savoir, justement, si le risque pouvait être considéré comme couvert, puisqu'à elle seule, la négligence, cause « directe » d'un dommage, n'est pas à la charge des assureurs (*supra*, § 39, II, B 5° ; *infra*, § 42, II) ; le problème se ramenait alors au fait de savoir si, comme le prétendaient les assurés, l'explosion pouvait être tenue pour un risque couvert à titre de « tous autres périls ». En première instance et en appel la thèse des assurés triompha⁶, mais la Chambre des Lords infirma

(2) *Butler v. Wildam* (1820), 3 B. & Ald. 398.

(3) (1880), 6 Q. B. D. 51.

(4) (1886), 17 Q. B. D. 195.

(5) D'après le droit anglais cette juridiction est liée à jamais par son arrêt, qu'une loi seulement peut changer.

(6) Lord Esher M. R., président la Cour d'appel, vota contre, abandonnant son opinion antérieure exprimée dans l'affaire de l'*Investigator*, précitée.

l'arrêt de la cour d'appel. En rendant sa décision, Lord Hershell précisa le sens de l'expression *marine damages*, de Lord Ellenborough, comme signifiant non pas tout dommage dû à la mer ou arrivant sur la mer, mais seulement celui qui présente un caractère exclusivement maritime et analogue aux autres risques de la police, et qui, à la différence de certains risques énumérés en détail dans son texte, ne devaient pas pouvoir arriver aussi sur terre⁷. D'ailleurs, ainsi précisé le principe de l'*ejusdem generis* ne se limite pas seulement aux contrats d'assurance⁸. Voici, pour tous les contrats maritimes, comment Scrutton définit ledit principe : « Il existe un règle générale d'interprétation d'après laquelle lorsque des termes spécifiques sont suivis ou amplifiés par l'addition de termes généraux, ceux-ci doivent être limités dans leur application aux choses de même espèce que les termes spécifiques qui les précèdent »⁹. Après la loi de 1906 qui, dans son Annexe I, Règle 12°, définit l'expression *all others perils*, d'une manière très prudente, comme signifiant « seulement les risques analogues par leur nature aux risques spécifiquement indiqués dans la police », la Chambre des Lords fut saisie d'une autre affaire assez analogue (accidents par le chargement et manutention) où elle confirma la jurisprudence de l'*Inchmaree*¹⁰. En dehors de cette intervention exceptionnelle, motivée par la promulgation d'une loi qui avait le pouvoir de modifier toute la jurisprudence de la Chambre des Lords, il paraissait peu probable que la question se pose à nouveau en justice depuis l'introduction unanime de l'*Inchmaree clause* qui, entre autres, couvre l'explosion des chaudières ou machines et les accidents nés à l'occasion du chargement ou déchargement (*infra*, § 43, II).

Pourtant, en 1924, la Chambre des Lords eut à se prononcer incidemment sur la même question, et dans le fameux arrêt du *Grigorios*, elle refusa de reconnaître que le sabordement (*scuttling*) d'un navire par le capitaine, de connivence avec l'armateur, était un péril de la même nature qu'un *peril of the seas*, ou que la *barratry* — qui, strictement parlant, ne peut être faite qu'au préjudice de l'armateur et à l'encontre des devoirs qui lui sont dus — et débouta un créancier hypothécaire du bénéfice d'une indemnité à titre de *all others perils*¹¹. Cet arrêt, étonnamment mal fondé (*supra*, § 39, II, B, 9°) détruit, probablement, tout ce

(7) (1887), 12 App. Cas. 484; et R. I. D. M., III, 328. Mais la doctrine de *ejusdem generis* n'est pas applicable aux risques non prévus par l'imprimé Lloyd's et couvert au moyen des papillons ou des clauses manuscrites. *Jackson v. Numford* (1904), 20 T. L. R. 172.

(8) *Knutsford SS. Co v. Tillmans*, (1908) A. C. 409.

(9) *Op. cit.* note 4 sur l'art. 79.

(10) *Stott (Baltic) Steamers Ltd v. Marten* (1916) 1. A. C. 304.

(11) *Samuel et Co v. Dumas*, 19 Lloyd's L.L.R. 211 ; *Dor*, 7.100 et note.

qu'il y avait de plus intéressant et de pratique dans le principe de *ejusdem generis* ; à moins que, ce qui serait à souhaiter, les cours inférieures continuent à déroger à la décision de la Chambre des Lords sous prétexte d'une simple interprétation de fait ¹².

(12) Pour la non application du principe au risque de pluie, en présence d'une clause de « magasin à magasin », voy. Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 5 mars 1930, Dor, 22, 252 et note.

DE CERTAINS RISQUES TOUJOURS COUVERTS PAR L'ASSURANCE DU LLOYD'S MAIS NON PREVUS PAR LE TEXTE DE LA POLICE

I

Le recours des tiers et la Collision-clause

A. — HISTORIQUE. ASPECTS DU PROBLÈME. RÉDACTION

1° Evitant les détails de la controverse sur la question de savoir si le recours des tiers entre de plein droit dans l'assurance maritime d'une chose, ou si, au contraire, il n'est couvert qu'en cas d'une stipulation expresse¹, qu'il suffise de savoir qu'au point de vue du droit positif, en Angleterre, la responsabilité de l'assureur ne s'étend sur ce risque que moyennant une convention spéciale (art. 74 du M. I. A.).

L'origine de cette disposition se trouve dans une jurisprudence qui ne remonte qu'à 1836, date à laquelle fut rendu le fameux arrêt *De Vaux v. Salvador*, 4 A. & E. 420. Dans cette affaire, il s'agissait d'un abordage par faute commune en conséquence de laquelle, conformément à une vieille règle de la Cour d'Amirauté que nous rencontrerons bientôt, chacun des navires fut condamné à supporter la moitié du montant total des dommages subis par les deux². Le navire qui, ayant subi une moindre avarie, eut à payer à l'autre le solde du compte, s'adressa à ses assureurs demandant du même chef que les avaries particulières, les dommages et frais éprouvés du paiement de ce solde. Mais la Cour du Banc du Roi, appliquant le principe de la *causa proxima*, repoussa cette prétention car, comme le dit Lord Denman, l'obligation de payer ce recours n'était pas « une conséquence nécessaire ou immédiate des périls de la mer, mais provenait d'une disposition de la loi des nations édictée dans un but de convenance générale, mais qui n'a rien à voir avec la justice naturelle, et qui n'est peut-être pas conforme à celle-ci. »

(1) Voy. résumé du problème dans *Observations*, Dor, 7, 206, à la p. 222 et s. *Ibid.* dans l'excellent ouvrage de M. J. F. Carles, *Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navires*, Thèse Paris, 1936, p. 17 à 108.

(2) Pour les autres détails sur cette affaire, voy. Carles, *op. cit.* p. 40 et s.

Il est intéressant de remarquer que, deux années après, soit en 1838, la Cour Suprême de l'Etat de Massachusetts eut à se prononcer sur la même question et la solution que rendit, dans l'espèce, le juge Story est apparemment l'opposé de l'anglaise ; cette décision fut d'ailleurs confirmée par la Cour Suprême des Etats-Unis, *Peters v. Warren Ins. Co*, 3 Sumner's Mass. R. 389 ; 14 Peters, *ibid.*, 99. La doctrine anglo-saxonne, tout en étant divisée sur le choix entre ces deux solutions, est unanime à conclure que les deux décisions sont le contraire l'une de l'autre puisque aucune importance ne pouvait être attribuée au fait que la question de responsabilité pour abordage entre les deux navires dans chaque litige avait été tranchée par un arbitrage, en Angleterre, et par une décision judiciaire aux Etats-Unis³. En réalité, cela est inexact puisque, comme le fit si bien remarquer un commentateur étranger, dans l'affaire jugée par Lord Denman, il s'agissait d'un abordage par faute commune, tandis que la décision américaine rendue par le juge Story portait sur un abordage douteux ; aucune comparaison ne peut être faite entre les deux susdits arrêts surtout que dans celui américain, il ne s'agissait même pas d'un recours de tiers proprement dit⁴.

La question du recours de tiers par suite d'un abordage dû à la faute du navire assuré ne se présenta devant les cours américaines qu'en 1856, et alors la Cour suprême des Etats-Unis se prononça dans le même sens, et pour les mêmes motifs, que la jurisprudence anglaise, à savoir que l'assureur n'était pas obligé d'un tel recours, *General Mutual Insurance Co. v. Sherwood*, 14 Howard's Rep. 352. Il existe néanmoins des décisions en sens contraire⁵, mais de l'ensemble des arrêts rendus par la Cour Suprême Fédérale, on peut conclure que la jurisprudence des Etats-Unis est similaire à celle anglaise quand il s'agit du recours de tiers pour abordage fautif et, par contre, s'oppose à cette dernière (qui ne fait aucune distinction) quand il s'agit d'un abordage fortuit, cas auquel les assureurs sont responsables de tout ce que l'assuré a dû déboursier à la suite d'un tel accident.

C'est dans ces circonstances que, aussitôt après l'arrêt *De Vaux v. Salvador*, on sentit la nécessité d'introduire une clause qui couvrirait ce risque⁶.

Cette clause, se limitant au recours de tiers (*liabilities to third parties*) à la suite d'un abordage, prit le nom de *Col-*

(3) Arnould, II, sec. 791, note (b). La décision anglaise est critiquée par Arnould, 2^e édit. p. 791 ; et Kent, *op. cit.* III, p. 301 ; à la lecture de l'arrêt du juge Story, Lord Denman semble avoir regretté le jugement rendu par lui-même, Carles, *op. cit.* p. 41 ; mais Phillips, I, sect. 1137 a, et 1416, défend la décision anglaise.

(4) Carles, *op. cit.* pp. 47-48 et détails sur l'arrêt américain p. 45 et s.

(5) Observations sous Dor, 7, 206, à la p. 221 ; Carles, *op. cit.*, p. 51.

(6) Pour la date probable de son apparition, Carles, *op. cit.*, p. 119-120.

lision clause ou, le plus souvent, celui de *Running-down clause* (en abrégé : R. D. C.).

2° Avant de citer la rédaction de la clause adoptée par le Lloyd's, et plus tard par l'Institut, il est nécessaire — car touchant directement l'assurance — de rappeler que l'Angleterre, comme presque tous les autres pays, connaît une limite légale de la responsabilité des armateurs pour les dommages causés par leur navire à d'autres navires, choses ou personnes. En effet, dans le but d'encourager l'armement, une loi de 1894, *Shipping Act*⁷ (57 & 58 Victoria C. 60), § 503, limita la responsabilité de l'armateur pour tout genre de dommage à £ 15 par tonne, dont £ 8 est la limite en cas de dommage aux choses seulement, et £ 7 en cas de dommages causés à la vie humaine ; ce dernier prélèvement, en cas de dommage de nature mixte, a une priorité sur le premier, dans le sens qu'il est apportionné en premier lieu et que s'il n'est pas suffisant pour faire face au montant total des dommages causés aux personnes, la balance participe au marc le franc avec les créiteurs du chef de dommages aux choses, dans le montant calculé à £ 8 par tonne ; le tonnage employé pour ce calcul est le tonnage net en cas de voiliers, et brut, sans déduction de la place réservée aux machines, etc., en cas de steamers.

A propos de cette limite légale, de la responsabilité de l'armateur, il faut, pour mieux comprendre la R. D. C. du Lloyd's, observer que :

a) La limite est applicable à chaque accident séparé et non pas à la somme des accidents arrivés au, ou par, le navire dans son voyage, ou pendant une certaine période.

Mais si un navire entre en collision avec deux autres, l'un après l'autre, et à court intervalle, il y a tendance à considérer que le deuxième abordage était la conséquence et la suite directe du premier et qu'il ne faisait qu'un tout auquel s'applique une seule fois la limite légale⁸.

b) Au point de vue de la compétence judiciaire, le mot *collision* est assez large pour englober, à la fois, les mots français « collision » et « abordage », ce dernier terme, plus technique, n'ayant aucun équivalent spécial en anglais. En effet, qu'il s'agisse de contact entre deux navires, ou du heurt d'un navire et d'un corps fixe ou flottant et n'ayant pas la qualité juridique de navire, les actions en responsabilité sont de la compétence de la Cour de l'Amirauté, conformément à

(7) Remplaçant la loi de 1813 qui limitait la responsabilité de l'armateur, sauf pour le recours en indemnité pour dommage causé à la vie humaine, au montant de la valeur du navire et fret avant l'accident ; la nouvelle limite existait déjà dans l'art. 54 du *Merchant Shipping Amendment Act* de 1862. Pour les Etats-Unis la limite légale est l'abandon du navire ou, au choix de l'armateur, la valeur du navire après l'accident, Carles, *op. cit.*, p. 197 et s.

(8) *The Creadon* (1885), Asp. Mar. L. C. 585.

l'art. 7 de l'*Admiralty Court Act* de 1861 et, au point de vue de la procédure, elles portent toujours le nom d'actions en collision⁹.

c) Les dispositions du *Merchant Shipping Act*, précité, s'appliquent à l'abordage, à la collision avec des corps fixes ou flottants, et en général, à toute conséquence de la navigation négligente (y compris les dommages causés par le remous ou la succion de l'hélice). Tout doute à ce propos disparut depuis la ratification de la Convention de Bruxelles de 1910 par le *Maritime Convention Act* de 1911 (1 & 2 Geo. 5, ch. 57).

d) La demande spéciale (*grant of application*) faite au juge pour qu'il permette l'application de la limite légale de la responsabilité est irrecevable s'il y a eu faute, ou participation à la faute, de la part de l'armateur personnellement.

3° Jusqu'à une époque assez récente, dans le but d'inciter la prudence de l'assuré, les assureurs anglais refusaient, unanimement, de couvrir tout autre recours de tiers en dehors de celui provenant d'un abordage et intenté seulement par les intéressés dans le corps, fret et cargaison du navire abordé ; et, de plus, ils limitaient leur responsabilité à 3/4 du montant des sommes que l'assuré aurait payées de cette manière. Le reste : dommages causés aux objets n'ayant pas la qualité juridique de navire, accidents aux personnes et le quart à découvert, était appelé « non assurable », expression manifestement impropre car aucune sanction légale, ou même conventionnelle, ne s'attachait à la couverture de ces risques.

Dans ces conditions, et sous les réserves citées plus haut, une multitude de clauses, différentes quant à leur rédaction, mais semblables sur le fond, firent leur apparition ; vers 1890, il y eut ainsi quelque seize variétés de R. D. C.¹⁰.

La suivante était la clause connue sous le nom de *Liverpool clause* ou *Lloyd's clause* (juillet 1883) :

« R. D. C. Et il est de plus convenu que si le navire assuré par la présente entrait en collision avec tout autre navire ou vaisseau et qu'en suite de cette collision, l'assuré était tenu de payer ou payait aux personnes intéressées dans tel autre navire ou vaisseau, ou dans le fret qui s'y rattachait, ou dans les marchandises et effets se trouvant à bord de ce dernier, une somme ou des sommes d'argent n'excédant pas la valeur du navire ci-assuré, calculée au taux de £. 8 par tonneau de tonnage immatriculé, nous payerons à l'assuré, chacun pour notre part, une proportion de trois quarts de la somme ainsi versée, égale au rapport existant entre nos souscriptions respectives et la valeur du navire ci-assuré, calculée au taux de £. 8 par tonneau — ou si l'estimation

(9) *The Margaret* ((1881), 6 P. D. 79 ; Marsden, p. 92.

(10) Owen, *Marine Insurance Notes & Clauses*, 3^e édit., 1890, p. 114 ; Me Arthur, *op. cit.*, p. 314.

déclarée dans la police est d'un montant supérieur à cette dernière évaluation — et dans les cas où la responsabilité du navire a été contestée, avec notre consentement par écrit, nous payerons aussi une même proportion de trois quarts des frais encourus ou payés de ce chef, à condition toutefois que cette clause ne s'appliquera en aucun cas à quelque somme que l'assuré serait tenu de payer ou payerait en raison d'accidents mortels ou blessures aux personnes pour quelque cause que cela soit. »

Cette clause est techniquement appelée *Three-fourths*, £ 8, R. D. C., ou *Limited 3/4 R. D. C.*, car elle introduit une double limite à la responsabilité de l'assureur : il ne paye que 3/4 du montant du recours, dans une proportion égale au rapport de la somme assurée à la valeur du navire et, ensuite, cette valeur est calculée à raison de £ 8 par tonne. La clause ne tenait ainsi aucun compte de l'évaluation faite dans la police ou de la valeur réelle du navire, et la première n'entraînait en calcul que si elle était plus grande que la limite légale. Son effet était tout à fait curieux, car avec ce calcul, si l'assuré se trouvait défavorisé au cas où la police contenait une estimation moindre que la limite légale, il avait au contraire intérêt, à condition de couvrir le plein montant de l'évaluation, à sous-estimer dans le cas où l'évaluation dépassait la limite légale.

En général, l'assureur était le seul favorisé par cette clause. Il en était ainsi surtout dans le cas où l'armateur ne pouvait pas, à cause de sa faute, obtenir l'application de la limite légale dans le montant qu'il devait payer aux tiers ; alors, la clause ne faisant aucune distinction, la valeur du navire calculée à £ 8 par tonne entraînait quand même en jeu, soit dans le calcul de la proportion soit, et toujours, pour fixer la limite de l'indemnité d'assurance. Il y avait pourtant un cas où l'assureur était défavorisé puisqu'on ne tenait aucun compte de la valeur réelle du navire ou au moins de l'évaluation de la police ; c'est celui où la valeur réelle du navire était de beaucoup inférieure à £ 8 par tonne.

En dehors des susdits désavantages de détail, cette clause avait l'inconvénient de s'accorder assez mal avec les besoins des assurés étrangers, et parfois même des assurés anglais, quand il y avait compétence d'un tribunal étranger¹¹ et qu'à

(11) En Angleterre, la compétence en matière d'abordage est celle du *forum arresti*. D'après cette règle originale, les tribunaux anglais sont compétents là où il y a possibilité de saisie ou arrêt du navire défendeur (l'action d'abordage étant une action *in rem*) et là où la citation peut être remise au défendeur sur le territoire anglais (reminiscence d'une vieille règle de l'Amirauté de traiter l'action d'abordage comme étant aussi *in personam* et d'arrêter le défendeur), Marsden, p. 209 et s. ; Philimore, *Compétence de cours anglaises en matière d'abordage entre navires anglais et étrangers*, Clunet, 1826, 12 ; voy. pour législation comparée, les excellents développements du chap. I, Abordage, Ripert, t. III, sect. 2099 et s., et bibliographie.

la suite de la condamnation¹², la loi nationale du tribunal appliquait une limite plus ou moins sévère que celle prévue par le § 503 de *Merchant Shipping Act* de 1894.

4° C'est pourquoi, vers 1895, cette clause ne fut plus appliquée et à sa place, on introduisit une autre clause où la responsabilité de l'assureur montait à 3/4 de la somme à payer par l'armateur, en proportion égale au montant de sa souscription par rapport à la valeur du navire prise telle qu'elle figure dans la police, ou, si elle est ouverte, sa valeur réelle calculée de la manière usuelle. Ne faisant pas mention de la limite légale de £ 8 par tonne, cette clause est connue sous le nom de *Unlimited Three-fourths R. D. C.* Après avoir subi nombre de modifications, elle apparaît aujourd'hui, telle qu'elle a été recueillie par l'Institut, dans la rédaction suivante¹³ :

Institute Running Down and Sister Ship Clause. — And it is farther agreed that if the ship hereby insured shall come into collision with any other ship or vessel and the assured shall in consequence thereof become liable to pay and shall pay by way of damages to any other person or persons any sum or sums in respect of such collision, the Undersigned will pay the assured such proportion of three-fourths of such sum or sums so paid as their respective subscriptions hereto bear to the value of the ship hereby Insured, provided always that their liability in respect of any one such collision shall not exceed their proportionate part of three-fourths of the value of the ship hereby insured, and in cases in which the liability of the ship has been contested, or proceedings have been taken to limit liability, with the consent in writing of the Undersigned, they will also pay a like proportion of three-fourths of the costs which the Assured shall thereby incur, or be compelled to pay ; but when both vessel are to blame, then unless the liability of the owners of one or both of such vessels becomes limited by law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities as if the owner of each vessel had been compelled to pay to the owner of the other of such vessels such one-half or other proportion of the latter's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the assured in consequence of such collision.

Provided always that this clause shall in no case extend to any sum which the assured may become liable to pay, or shall pay for removal of obstructions under statutory powers, for injury to harbours, wharves, piers, stages, and similar structures, consequent on such collision ; or in respect of the cargo or engagements of the insured vessel, or for loss of life or personal injury.

(12) La procédure anglaise est archaïque mais essentiellement pratique car elle est faite par des spécialistes (*arbitrators*) de l'Admiralty Court, et la décision sur la culpabilité basée purement sur la preuve testimoniale, Marsden, *op. cit.*, p. 215 ; voy. aussi Observations sur arrêt de la Chambre des Lords, 6 fév. 1923, Dor, 3, 82 et note, à la p. 78.

(13) *Institute Clauses*, pour l'assurance à temps, ou au voyage, conditions : *Hulls ; Hulls-Excess...* ; *Hul's.-F. P. A. abs.* ; *Steamers.-F. O. D. abs.*, du 1/6/36 ; la partie dite *Sister-Ship Clause*, étant prise séparément, dans toutes les conditions susdites, la clause porte les nos 1 et 2. Pour le texte de la clause R. D. C. de l'imprimé américain U. H. U. A. de 1918 (voiliers) et de 1931 (vapeurs) voy. Carles, *op. cit.*, p. 129 et s.

Should the vessel hereby insured come into collision with, or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same owner, or under the same management, the assured shall have the same rights under this policy as they would have were the other vessel entirely the property of owners not interested in the vessel hereby insured ; but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered, shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the underwriters and the Assured.

C'est à cette rédaction que nous consacrerons de la manière la plus succincte possible nos explications sur son interprétation juridique ainsi que sur sa portée pratique, en suivant l'ordre de sa division classique en trois parties.

B. — INTERPRÉTATION DE LA CLAUSE D'ABORDAGE DE L'INSTITUT LA R. D. C. PROPREMENT DITE

« Et il est de plus convenu que si le navire assuré par la présente, entrant en collision avec tout autre navire ou vaisseau et qu'ensuite de cette collision, les assurés étaient tenus de payer et payaient à titre de dommages-intérêts, à une autre personne ou personnes, une somme ou des sommes, en raison de cet abordage, les soussignés payeront aux assurés une proportion des trois quarts desdites somme ou sommes ainsi versées, égale au rapport existant entre leurs souscriptions respectives et la valeur du navire assuré, mais sans que jamais leur responsabilité pour une collision puisse excéder leur part proportionnelle des trois quarts de la valeur du navire assuré ; et dans les cas où la responsabilité du navire aurait été contestée, ou si une procédure avait été entamée pour limiter cette responsabilité, avec l'accord écrit des soussignés, ces derniers payeront aussi la même proportion des trois quarts des frais encourus par les assurés de ce chef, ou qu'ils seraient ainsi contraints de payer ; mais quand les deux navires sont en faute, alors, à moins que la responsabilité des propriétaires de l'un ou des deux navires ne soit limitée par la loi, les recours fondés sur la présente clause seront réglés d'après le principe de la responsabilité croisée, tout comme si le propriétaire de chaque navire avait été contraint de payer au propriétaire de l'autre desdits navires une somme représentant la moitié ou toute autre proportion des dommages soufferts par ce dernier, telle qu'elle a pu être dûment admise en déterminant le solde ou la somme due par ou à l'assuré en conséquence de cette collision. »

1° *And it is further agreed.* — Ce commencement est assez contradictoire car le premier mot *and*, fut conservé pour rappeler que la clause devait continuer la police, tandis que *further*, permet subtilement de décider, ce qui est la manière unanimement admise de considérer la clause, qu'elle forme un contrat accessoire mais absolument distinct de celui principal, la situation étant la même que celle où il y aurait deux polices distinctes¹⁴. De cette manière de voir,

(14) *Xenos v. Fox* (1868), L. R. 3 C. P. 630 ; *Carles, op. cit.*, pp. 167-168. Pour les autres conséquences voy. *infra* (même sous-section) au n° 10° (pour les frais) et 11° (pour les risques de guerre).

consacrée par l'art. 74 du M. I. A., il résulte que l'assureur est tenu de certains dommages en dehors et en plus de ceux qui peuvent être dus sous le contrat principal d'assurance maritime. On verra bientôt qu'ainsi, bien que sa responsabilité semble limitée, l'assureur peut se trouver obligé de payer beaucoup plus de 100 % de la somme assurée, limite ordinaire de son engagement.

2° *Il the ship shall come into collision with any other ship or vessel.*

Il n'y a donc aucune contestation possible : la clause ne joue que s'il y a collision entre deux navires.

Mais, comme nous allons le montrer, cette mention est juridiquement inutile. Si nous allons insister là-dessus c'est pour préciser, à la fois le « sens » et l'« étendue » du mot anglais *collision* dans le droit d'assurance maritime anglais.

Il n'existe pas dans la terminologie de ce pays des équivalents aux termes français « abordage » et « collision », avec le sens précis qui s'attache à chacun de ces deux mots¹⁵. Qu'il s'agisse du droit commun de la responsabilité et de la limite légale de la responsabilité des armateurs par les différentes lois en vigueur, ou de la compétence et procédure judiciaires, la collision entre deux navires ou entre un navire et un corps fixe ou flottant est désigné, en Angleterre, sous le terme générique de : *collision* (*supra*, sous-sect. A, 2° b).

Mais en est-il ainsi lorsque l'on passe au sens de ce mot en matière d'assurance ?

Il faut observer qu'en ce qui concerne les dommages subis par le navire assuré, il n'y a aucun intérêt à savoir ce que l'on comprend par *collision* puisque tous les dégâts que subirait le navire par suite du heurt avec un autre navire ou un corps fixe ou flottant, sont recouvrables du chef de *perils of the sea* ; il en est de même du recours de tiers, puisque — à tort ou à raison — la clause R. D. C. limite expressément l'obligation des assureurs à une : *collision with any other ship or vessel* (avec tout autre navire ou vaisseau).

Le seul cas où il est, pourtant, nécessaire de bien préciser le sens de ce terme est celui où la police aurait prévu expressément et sans qualification, le risque de *collision*. Cela peut pratiquement arriver, soit pour l'exclure, soit pour le couvrir, en matière de réassurance ; dans les polices d'assurance la même nécessité se fait sentir pour l'interprétation de la clause *F. P. A. unless...* (F. P. A. sauf...), dont l'un des événements exceptés est — dans toutes les variantes sans exception — la *collision*.

(15) Ripert, III, 2070 ; Dor, 12, 179 et s.

Or, à ce propos, toute la jurisprudence¹⁶ et la doctrine¹⁷ anglaises sont d'accord pour considérer que dans l'assurance maritime, sinon aussi dans le langage maritime, le terme *collision* signifie : le heurt matériel entre deux ou plusieurs navires ; s'il est vrai que l'usage a quelque peu déformé l'acception vulgaire de cette expression, il ne peut y avoir aucun doute que, en Angleterre, personne ne conteste et n'a jamais contesté l'interprétation restrictive dudit terme en langage assurance ; et que — nous insistons tout spécialement — c'est à tort qu'on cite quelquefois la section 826 du traité de Arnould, dans le but de relever une opinion contraire¹⁸. La jurisprudence des Etats-Unis est, en général, du même avis que la jurisprudence anglaise, à l'exception, toutefois, des tribunaux de l'Etat de New-York où l'on conçoit qu'il puisse y avoir *collision* dans le contact d'un navire avec un corps flottant mais non navigable¹⁹.

Ce n'est donc que par esprit de précaution que la clause R. D. C. anglaise, stipule expressément qu'elle ne s'applique qu'à une *collision with any ship or vessel*, puisque, comme nous venons de le voir, la simple mention de *collision* aurait été suffisante.

En ce qui concerne l'étendue du même terme, la stricte définition, que nous venons de lui donner, correspond en résumé, à l'ensemble de décisions anglaises portant sur la question de savoir ce qui constitue un abordage, étant bien entendu qu'il ne peut s'agir que d'une interprétation de fait ; ce furent, le plus souvent, les difficultés portant sur l'application de la clause R. D. C. que permirent cette interprétation ; aussi, en exposant les solutions les plus importantes, nous la rapprocherons de l'étude de ladite clause.

Puisqu'il n'y a pas d'abordage sans contact matériel (*actual contact*), la clause ne couvre pas le recours des tiers pour les autres aspects de la navigation négligente, à savoir le remous et succion d'hélice ; et il en est ainsi, soit du recours direct contre un armateur dont le navire aurait, par cette voie, heurté un tiers navire, objet fixe ou flottant, soit du recours indirect des propriétaires de ces derniers objets²⁰. Au contraire, l'équipement d'un navire étant considéré comme fai-

(16) *Everard v. Kendall*, O. R. (1869-70), 5, C. C. P. 428 ; *Richardson v. Burrows* (1880), Q. B. D., cité par Lowndes, *Marine Insurance*, précit. p. 199 ; *Chandler v. Blogg* (1898), 3 Com. Cas. 18 ; R. I. D. M. XIII, 675.

(17) Arnould, II, sect. 826 ; Lowndes, *Marine Insurance*, p. 198 ; Mc. Arthur, p. 318 ; Gow, p. 252.

(18) Observations, sous Cour d'appel (2^e Circuit) des Etats-Unis, 16 mars 1925, Dor, 12, 160, à la p. 179 ; voy. aussi Carles, *op. cit.*, p. 253 et s.

(19) *Newton Credk Towing Co v. Aetna Ins. Co.* (1900), 163 N. Y. Rep. 114 ; pour le développement de la jurisprudence américaine et un excellent résumé de droit comparé, voy. texte de l'arrêt et Observations, Dor, 12, 160 précité.

(20) H. B. Hurd, *Law & Practice of Marine Insurance relating to Collision damages and other liabilities to third parties*, Londres, 1930, p. 79.

sant un tout avec le corps, est couvert le contact avec l'ancre²¹, ou avec toute installation industrielle, du moment que cette dernière n'est pas seulement attachée, mais matériellement inséparable du navire²². Le recours de tiers pour cause du contact du navire assuré avec une épave (*wreck*), n'est couvert que si ce dernier objet garde encore la qualité juridique de navire, car autrement il n'y aurait pas *collision*; la distinction est, bien entendu, une simple question de fait. La navigabilité du corps heurté au moment de l'abordage, n'est pas nécessaire; il suffit qu'au moment du sinistre on puisse — dans le cas d'un navire submergé — avoir eu raisonnablement l'espoir d'entreprendre ou continuer les opérations de sauvetage dans le but de le récupérer²³; cela est prouvé d'habitude, mais pas toujours, par le fait que le navire submergé a pu être ultérieurement remis à flot et réparé, sans que le prix du renflouement et des réparations ait dépassé la valeur du navire une fois réparé²⁴.

Enfin, pour ce qui est de l'abordage entre un remorqueur (*tug*) et le navire remorqué (*tow*), on n'a jamais douté que la clause R. D. C. ne puisse s'appliquer²⁵. A ce propos, il faut signaler la très importante extension du sens de cette clause que donna la Chambre des Lords dans l'affaire *The Niobe* (1891), 7 L. R. 713; considérant que, d'après la *Common law*, les relations entre le remorqueur et le navire remorqué sont celles de *master and servant* (commettant et préposé), le premier ayant la force mais restant, sans exception, au service et sous les ordres du dernier, comme s'il n'était qu'un simple prolongement physique, la haute juridiction décida que : le heurt du remorqueur d'un navire assuré, contre un bâtiment, pouvait être considéré comme un abordage entre le navire remorqué et ce bâtiment.

3° *And the Assured*. — En principe, c'est seulement l'assuré qui bénéficie de cette clause. En conséquence, si un navire est assuré par son propriétaire et qu'ensuite il soit affrété à une autre personne, cette dernière n'est pas couverte contre le recours de tiers²⁶; à moins que, conformé-

(21) *Margetta v. Ocean Corp.* (1901), 2 K. B. 792.

(22) Ainsi il a été jugé que des filets de pêche se trouvant à un mille du bateau de pêche ne pouvaient pas être considérés comme faisant corps avec le bateau abordé, *Bennett SS. Co. Ltd. v. Hull Mutual SS. Protecting Soc. Ltd.* (1914), 3 K. B. 57; *R. I. D. M.*, XXIX, 931; *idem*, en France, *R. I. D. M.*, XXX, 460; pour les autres pays, voy. *Observations précit.*, Dor, 12, 177 et Dor, 20, 435; et Carles, *op. cit.*, p. 232 et s.

(23) *Chandler v. Blogg* (1898), 1 Q. B. 32; *Pelton SS. Co. v. North of England P. & I. Association* (1925), 22 Lloyd's List L. R. 511; Dor, 12, 81.

(24) *Brunham v. China Mutual Ins. Co.* (1905), 189 Mass. R. 200.

(25) *The Mud Hopper* (1879), 4 Asp. M. C. 103; pour la jurisprudence américaine et les polices spéciales des remorqueurs, voy. Carles, *op. cit.*, p. 269.

(26) *The Barnstable*, *Boston Fruit Co. v. British & Foreign Marine Ins. Co.* (1905) C. A., 21 T. L. R. 248. D'après l'art. 71 du *Merchant Shipping Act* de 1906, l'affrètement qui, d'après les conditions de la charte-partie, acquiert le contrôle et la direction effective du navire — cas où la location s'appelle *demise of ship* — bénéficie de la limite légale de la responsabilité des armateurs dans les conditions du *Merchant Shipping Act* de 1894.

ment à l'interprétation de la « clause pour compte », l'on puisse prouver que, lors de la passation de l'assurance le premier avait l'intention de couvrir les intérêts d'un éventuel acquéreur ou affréteur (*supra*, § 23, II, A 2°) ; mais si cette preuve est très facile, elle ne change pas, pour cela, le résultat ; car, lorsque, d'après les conditions du contrat de location — l'affréteur (*charterer*) acquiert la direction et le contrôle effectif du navire, tout le contrat d'assurance peut être résilié par l'assureur qui s'y opposerait au changement de *management* en conformité de la *Assignment clause* (*supra*, § 24, II, A et B). C'est pourquoi la mention « *and charterers* », qu'on ajoute quelquefois après les mots *and the assured*, dans la clause R. D. C. n'est pas, à notre avis, de nature à changer beaucoup à cet état de choses.

4° *Shall become liable to pay and shall pay.* — Il est très important de faire attention à cette mention et spécialement au mot *and* (et). Dans la limite et dans la proportion établies par la clause, ce que l'assureur doit payer à l'assuré ce n'est pas le montant de ce que ce dernier est, ou pourrait être « tenu », mais seulement les sommes que l'assuré « devait et a effectivement payées ». L'assureur profite donc de toute limitation de la responsabilité de l'armateur que prévoit la loi du *locum fori*. En cas de faillite de l'assuré, l'assureur payera seulement sa part de la somme que le tiers créancier a pu effectivement toucher à la masse de la faillite ; la différence entre cette dernière solution et celle par laquelle on décide, comme partout ailleurs, qu'en cas de réassurance la faillite de l'assureur n'empêche pas que le réassureur soit tenu à une indemnité entière, s'explique par le fait que la clause R. D. C. est une assurance de responsabilité, tandis que la réassurance n'est qu'un contrat d'indemnité²⁷. De même si le navire, assuré et en faute, a été vendu aux enchères pour une somme moindre que sa valeur déclarée dans la police, et si le résultat de cette vente fut tout ce que l'armateur du navire abordé pût toucher, l'assureur ne payera que 3/4 de ce dernier montant²⁸. Tout cela n'empêche pas que pour établir, de la manière que nous verrons bientôt, la proportion qui incombe à l'assureur dans les 3/4 de la susdite somme, un des éléments du calcul soit la valeur agréée dans la police.

5° *To any other person or persons.* — Cette expression qui n'existait pas dans la *Lloyd's R. D. C.*, fut introduite pour rendre l'assureur responsable du recours d'autres personnes que l'armateur du navire abordé ; une telle personne peut être, par exemple, le propriétaire d'un navire qui fut abordé par le navire directement invoqué dans la collision avec ce-

(27) Hurd, *op. cit.*, p. 81.

(28) *Thompson v. Reynolds* (1857), 7 E. & B., 172.

lui de l'assuré coupable. Nous verrons bientôt une autre conséquence très importante de la même expression à la suite de laquelle on dut introduire la *Sister ship clause* (sous-section D).

6° La responsabilité de l'assureur apparaît ainsi en étroite connexion avec celle de l'assuré ; sans pouvoir étudier tous les détails, il est bon néanmoins de connaître, en général, la mesure et les circonstances dans lesquelles ce dernier peut se trouver obligé.

A ce propos, nous croyons utile de rappeler, en résumé, les quatre sortes d'abordages que connaît le droit anglais :

a) L'abordage fortuit (*inevitable accident*) où aucune faute ne peut être relevée. A ce cas une vieille règle de l'Amirauté, introduite vers 1614 sous l'influence du système continental appliqua la division des dommages par moitié. Après 1815, date à laquelle eut lieu l'affaire *The Woodrop Sims* (2. Dods. Admiralty Reports, 85) présidée par Lord Stowell, cette règle, que Cleirac qualifiait de *judicium rusticum*, ne reçut plus d'application dans l'abordage fortuit et chaque partie dut supporter sa propre perte²⁹ ; la règle continua néanmoins de régir l'abordage par faute commune. Le *Maritime Convention Act* de 1911, qui consacre les dispositions essentielles de la Convention de Bruxelles de 1910, confirma le manque de recours entre armateurs en cas d'abordage fortuit.

b) L'abordage dû à une faute, mais sans qu'on puisse savoir à qui l'attribuer. Hypothèse qu'on appelle généralement *inscrutable fault*, et quelquefois *inscrutable accident*.

Mais la doctrine et la jurisprudence continentales, se livrant à une analyse approfondie de cette hypothèse, sont arrivées à distinguer deux situations : dans l'une il y a un doute sur la « cause » du dommage, dans l'autre on sait qu'il est dû à une « faute » mais on ne connaît point l'« auteur ». Les deux cas ne seraient que des variétés de ce que l'on appelle d'un nom générique « l'abordage douteux »³⁰.

Une étude approfondie de la jurisprudence anglaise nous permet d'affirmer qu'elle connaît la même distinction : des deux expressions que nous venons de signaler, l'*inscrutable accident*, correspond à la notion générale de l'« abordage douteux » et l'*inscrutable fault*, à l'abordage dû à une faute qu'on ne sait pas à qui attribuer³¹.

En ce qui concerne l'abordage dû à une cause indétermi-

(29) Pour l'historique, voy. Marsden, *op. cit.*, pp. 149 ; voy. aussi Mittelstein, *Principes généraux du droit anglais sur l'abordage*, R. I. D. M., XII, 355 et 619 ; et l'excellent résumé des Observations sous Dor, 13, 293, où l'on trouve, de plus, la division donnée par Lord Stowel, bien différente de la notre, basée en partie sur Gow, p. 256.

(30) Voy. Dor, 3, 85 et s. ; Dor, 13, 290 et s.

(31) Contrairement à une affirmation du commentateur sous Dor, 31, 85, où toute la jurisprudence anglaise citée comme celle des abordages dus à une « faute indéterminable » est, en réalité l'énumération des affaires d'abordage dus à une « cause indéterminable » ; erreur partiellement rectifiée dans les Observations plus claires sous Dor, 13, 293 précité.

née, la jurisprudence anglaise, depuis longtemps et fort raisonnablement, l'a assimilé à celui de l'abordage fortuit et — suivant une même évolution — lui a appliqué la règle de l'impossibilité de recours, bien avant que la même chose soit stipulée par le *Maritime Convention Act*, de 1911.

Ce qui est pourtant étonnant, c'est qu'après avoir si heureusement réussi à les distinguer, les Cours sanctionnèrent l'abordage dû à une faute indéterminable (*inscrutable fault*) de la même manière que l'abordage dû à une cause indéterminable (*inscrutable accident*) et l'abordage fortuit.

A l'exception, de quelques décisions fort douteuses, nous ne connaissons que deux espèces où, en présence d'une faute certaine mais dont l'auteur ne pouvait être déterminé, les tribunaux anglais avaient appliqué la même règle que pour l'abordage fortuit, à savoir l'absence de tout recours ; la première, extrêmement ancienne, est *Brown v. Gravenor* (1677), *File 118 n° 43*, et la deuxième, fort récente, est *Hollands Diep v. Hain SS. Co. Ltd* (1923), *14 Lloyd's List L. R. 206 et Dor, 3, 81*³². Dans les deux affaires, l'assimilation à l'abordage fortuit fut basée sur une considération d'équité : la contradiction des témoignages rendait la preuve impossible. A la rigueur, si l'on parlait d'une considération de fait et non pas de droit, on pourrait justifier la solution en disant que si chaque partie ne peut pas faire la preuve de la faute de l'autre, il est juste qu'elle soit déboutée de sa demande principale et le défendeur de sa demande reconventionnelle³³. Mais, quoique arrivant au même résultat pratique, il n'est ni correct ni utile de poser en « principe » l'assimilation de ce cas à l'abordage fortuit. En effet, concernant les effets d'une telle assimilation, il reste la question du recours des tiers (chargeurs blessés, etc.), victimes d'un tel abordage. On a déjà très judicieusement remarqué dans quelle situation difficile ces tiers pouvaient se trouver et quel était le remède en France où l'abordage douteux n'existait pas pour eux³⁴. En Angleterre, la situation des chargeurs, d'un côté, des blessés ou héritiers représentants des victimes d'un accident, de l'autre côté, est en général, très difficile, car si les premiers peuvent invoquer le droit commun contractuel ou délictuel, les derniers, même s'ils avaient contrat de passage, n'ont d'après le droit anglais que l'action délictuelle³⁵. Pratiquement, toute charte-partie ou connaissance ou contrat de passage modernes contenant une clause de non responsa-

(32) Marsden, *op. cit.*, p. 3 et *Dor, 13, 310* (Observations), probablement d'après le premier, citent aussi l'affaire *The Olympic v. H. M. S. Hawke* (1913), *32 T. L. R. 54 et p. 214* ; nous sommes certains qu'il s'agit d'une erreur car il n'y eut dans l'espèce que condamnation d'un seul navire.

(33) Ripert, III, 2079.

(34) *Dor, 13, Observations précitées, p. 313.*

(35) Marsden, p. 234.

bilité de l'armateur (*negligence clause*) pour les dommages dus à la négligence de l'équipage, pilote ou autres préposés de ce dernier, il arrive que tous ces susdits tiers n'ont plus qu'une action délictuelle à l'encontre du navire autre que celui qui les transportaient ; il est donc inique que là où il y a une faute certaine sans qu'on puisse connaître son auteur (*inscrutable fault*) ils soient privés de toute possibilité de recours contre l'un des navires parce que l'abordage est censé être fortuit ³⁶.

La doctrine anglaise est muette à ce sujet.

Nous avons pourtant trouvé une affaire de 1885, *The Bellcain*, 55, L. J. Adm. 3; 5 Asp. M. C. 503-C. A., où à la suite de l'action séparée des chargeurs, les deux navires furent trouvés en faute quoique dans l'action antérieure entre les armateurs l'abordage avait été jugé fortuit pour impossibilité de preuve.

Mais il n'y a pas, à notre connaissance, d'autres affaires d'où résulterait un argument pour ou contre la validité actuelle de la susdite jurisprudence. Le manque de décisions s'explique par le fait que les juges anglais, avouent bien rarement être dans le doute ; au contraire, il y a tendance de leur part, malgré le *Maritime Convention Act*, de considérer qu'il y a faute commune ³⁷. Ainsi, comme on ne peut alors que partager les dommages par moitié, il arrive qu'encore aujourd'hui, il reste un cas d'application, au moins de fait, de la vieille règle qui pour une fois il serait injuste de qualifier de *judicium rusticum*.

c) Abordage dû à la négligence d'un seul navire : *one ship to blame*. Dans ce cas, l'armateur en faute — et en réalité ses assureurs — est bien entendu, le seul obligé à réparer le dommage. Les assureurs payeront alors, dans la mesure que nous verrons bientôt, 3/4 d'une somme qui peut être plus ou moins grande selon la loi applicable à la limite de la responsabilité de l'armateur ; de plus, quel que soit la limite de ce que ce dernier est tenu et a effectivement payé, l'indemnité d'assurance peut aussi varier selon qu'il y a *Limited* (£ 8) *R. D. C.*, ou *Unlimited R. D. C.*

d) Abordage dû à la négligence commune (*contributory negligence*), généralement appelé *both to blame collision*. A cette circonstance on a appliqué, depuis le XVII^e siècle jusqu'au *Maritime Convention Act* de 1911, la règle de partage par moitié. Depuis cette dernière loi, il y a un partage proportionnel au degré de la faute, comme dans tous les pays qui ont adhéré à la Convention de Bruxelles de 1910 ³⁸.

(36) Comp. ancienne solution de l'art. 662 C. Com. italien, Dor, *op. et loc. cit.*

(37) Gow, p. 257 ; Cour d'appel 4^e Circuit, avr. 1924, Dor, 7, 276.

(38) Les Etats-Unis n'ayant pas adhéré, la division des dommages par moitié y est conservée ; voy. aussi F. W. Raikes, *De la faute commune en matière d'abordage, Droit comparé*, R. I. D. M., XI, 539 et XII, 229.

C'est de loin le cas qui présente le plus de difficultés quant à l'établissement de l'indemnité à payer par un armateur à l'autre et par les assureurs à ces derniers.

A l'aide de ces connaissances, tout en évitant le délicat problème que soulève l'estimation du préjudice subi par un armateur dont le navire est avarié ou coulé dans une des quatre susdites circonstances³⁹, nous pourrons revenir à la responsabilité de l'assureur avec plus de chances, croyons-nous, de saisir l'origine et les difficultés de la partie de la clause qui la précise.

7° La mesure dans laquelle est tenu l'assureur apparaît au premier abord être d'un calcul assez simple : une proportion des 3/4 de la somme payée par l'assuré, égale au rapport de la souscription de l'assureur à la valeur du navire. Voilà dans un exemple pratique comment se fait le calcul : Supposons, dans un cas très simple, que la police contient assurance de £ 5.000 sur un navire évalué £ 10.000 et que le montant total du recours des tiers, sans qu'aucune limite ne puisse le diminuer, est de £ 6.000.

L'assureur payera $5.000/10.000^{40}$ de 4.500 (qui est 3/4 de 6.000) = £ 2.250.

Mais, d'après les termes de la clause, la responsabilité de l'assureur ne pourra jamais dépasser, « en raison d'une seule collision », quel que soit le montant du recours des tiers, une somme égale à sa part proportionnelle des 3/4 de la valeur du navire ; ou, avec les chiffres de notre exemple, plus de $5.000/10.000^{40}$ de 7.500 (qui est 3/4 de 10.000) = £ 3.750.

Il y a une « seule collision » au sens de cette clause, lorsqu'à la suite et en conséquence d'une première collision, il s'en produit « immédiatement » d'autres, soit avec des navires, soit avec des objets fixes ou flottants⁴⁰.

Mais à part ce cas spécial, il est très important de remarquer que par argument *a contrario*, et conformément aux principes du droit anglais, l'assureur est tenu pour un montant illimité — dépassant la somme assurée ou sa souscription — si plusieurs collisions séparées et distinctes se produisaient sous l'empire d'une même police. Cette responsabilité parfois illimitée est une caractéristique de l'assurance maritime — et non pas terrestre — anglaise, qui la différencie de l'assurance continentale. Il ne faut donc pas, du moins pour ce pays, objecter qu'il en est ainsi, comme dans notre exemple, seulement pour un genre spécial d'assurance, celui de la responsabilité ; ou qu'il s'agit d'une

(39) Voy. excellent résumé du droit pratique anglo-américains et comparés, Observations sur Cour Suprême des Etats-Unis, 20 avril 1925, Dor, 12, 149 ; E. S. Roscoe, *The Measure of damages in maritime collisions*, 3e éd., Londres, 1929.

(40) *The Creadon* (1885), Asp. Mar. L. C. 585.

source d'obligation autre que le contrat d'assurance, comp. pour la France, Ripert, III, 2772. En effet, un principe juridique anglais, faisant aujourd'hui l'objet de l'art. 77-1° de la M. I. A., montre que dans l'assurance maritime ordinaire, au voyage ou à temps, l'assureur est responsable des pertes successives, même lorsque le montant total de ces pertes excède le montant de la somme assurée⁴¹. Au cours de nos prochaines explications nous verrons d'autres exemples où l'assureur anglais peut devoir payer plus que la somme assurée (*infra*, même sous-section, n° 10 ; voy. aussi § 45, II, B, 1°).

8° Aucune difficulté ne s'élève à ce propos en cas de collision par la faute d'un navire. Mais quand il y a une *both to blame collision*, et quel que soit le degré de culpabilité du navire, le calcul se complique d'une manière qui mérite de s'y arrêter un instant. Quand, avant la loi de 1911, il y avait collision par faute commune et qu'on appliquait toujours la règle du partage par moitié, il y avait deux manières de procéder. Supposons que, dans un tel abordage entre deux navires A. et B., le montant des dommages subis par le navire A. soit de £ 10.000 et celui de B. de £ 6.000. D'après une manière de procéder on décide que le navire A. payera à B. la moitié du dommage subi par ce dernier, c'est-à-dire £ 3.000 et B. payera à A. la moitié du dommage subi par ce dernier, c'est-à-dire £ 5.000. D'après une autre manière, on arrive au même résultat en évitant ce paiement croisé, lorsque B., ayant subi moins de dommages, payera à A. la moitié de la différence entre les dommages subis par les deux navires, à savoir : $1/2$ de £ 4.000 (qui est la différence entre 10.000 et 6.000) = £ 2.000.

Or, après beaucoup d'hésitations, la Chambre des Lords a préféré ce dernier système d'un seul paiement, portant le nom de *single liability*, au premier qui, impliquant plusieurs paiements croisés, s'appelle *cross liability* (règlement par responsabilités réciproques)⁴².

L'effet de cette jurisprudence est extrêmement important tant en ce qui concerne les rapports des armateurs entre eux, que ceux entre les assureurs respectifs de ces armateurs, car ce calcul a été jugé régir aussi la responsabilité des assureurs sous la clause R. D. C., puisque celle-ci s'applique à ce que l'assuré « est tenu de payer et a payé »⁴³.

(41) Arnould, II, sect. 1932 et s. ; Smet, n. 528 ; il est vrai qu'en pratique cet article ne joue que dans l'assurance au voyage car dans l'assurance à temps, une clause conventionnelle exclue toujours la responsabilité de l'assureur pour les pertes non réparées suivies d'une perte totale ; telle la clause n° 16 de l'*Institute Time Clauses-Hulls*, du 1^{er} juin 1936.

(42) *The Kedive* (1882), 7 App. Cass. 759 ; la même année, la Cour Suprême des Etats-Unis, a admis le même calcul, *The North Star* (1882), 106 U. S. 17.

(43) *The London SS. Owners' Ins. Co. v. The Grampian SS. Co* (1889), 24. Q. B. D. 32 et 663 (C. A.).

Si nous allons, le plus brièvement possible, insister là-dessus, c'est parce qu'en faisant ressortir ses inconvénients nous pourrions comprendre, par comparaison, comment et pourquoi, quel que soit le degré de faute commune, les assureurs ont conventionnellement éloigné ce calcul et l'ont remplacé par celui de la *cross liability* :

... but when both vessels are to blame, then unless the liability of the Owners of one or both of such vessels becomes limited by Law, claims under this clause shall be settled on the principle of cross-liabilities...

Entre les armateurs, il importe peu, au premier abord, que le principe applicable soit celui de la *cross liability* ou *single liability* ; seulement en cas de faillite de l'un d'eux ou en cas d'application de la limite de £ 8 par tonne, à un seul d'entre eux, cela peut présenter quelque inconvénient.

Mais entre les assureurs, et entre les assureurs et armateurs, la *single liability* est, du premier coup, désavantageuse ; il en est spécialement ainsi pour l'assureur de l'armateur qui a subi le moins de dommages matériels.

Reprenons notre exemple où A avait subi des dommages se chiffrant à £ 10.000, ceux de B ayant été seulement de £ 6.000 et où les navires étant jugés coupables au même degré, B devra payer £ 2.000 à A. (la moitié de la différence entre les montants des avaries des deux navires). Si on suppose que des polices tous risques couvrent les deux armateurs pour le plein montant de l'évaluation et que, pour simplifier l'exemple, cette évaluation dépasse de beaucoup les dommages subis, les calculs de l'indemnité se feront de la manière suivante :

Les assureurs de A payeront à leur assuré (A) £ 10.000 pour avaries particulières et rien sous la R. D. C., car A n'a rien payé à B. Par subrogation ils recevront à titre de *salvage*, £ 2.000, soit la somme que A avait reçue de B. Les assureurs de B payeront à leur assuré (B) £ 6.000 pour avarie particulière et sous la R. D. C., £ 1.500 ($\frac{3}{4}$ de £ 2.000). B supportera lui-même le reste d'un quart, c'est-à-dire £ 500, à moins qu'il ne soit couvert par une autre police ou par un Club d'indemnité et protection. Le résultat sera :

Les assureurs de A payeront en dernier lieu...	£	8.000
Les assureurs de B payeront en dernier lieu...	£	7.500
B supportera	£	500
		£ 16.000

Si, au contraire, on applique avec les mêmes données la *cross liability*, les deux armateurs payeront l'un la moitié du dommage subi par l'autre. Puis, A demandera à son as-

sureur £ 10.000 + £ 2.250 (3/4 de ce qu'il a payé à B) et l'assureur le débitera de ce qu'il a déjà reçu de B (£ 5.000). De même B demandera à son assureur £ 6.000 + £ 3.750 (3/4 de ce qu'il a payé à A) et l'assureur le débitera de ce qu'il a déjà reçu de A (£ 3.000). Le résultat sera :

Les assureurs de A payeront	£	7.250
A supportera	£	750
Les assureurs de B payeront	£	6.750
B supportera	£	1.250
		£ 16.000

Ce calcul apparaît beaucoup plus équitable et conforme à la clause R. D. C., car celle-ci étant un contrat d'assurance séparé du contrat principal, il est juste que chacun des assurés supporte un quart de ce qu'il doit payer à l'autre et que le résultat soit le même que dans le cas où un seul navire avait subi des avaries par faute commune.

Si l'on tient compte que l'assuré a le moyen et se fait toujours couvrir pour ce quart laissé à sa charge, on pourrait croire que le vrai motif de l'introduction de la *cross liability clause* consiste dans l'avantage de l'assureur ; en réalité, nous allons montrer que la clause fut introduite dans le seul intérêt de l'assuré.

Supposons par exemple qu'à la suite d'un abordage imputable par moitié à chaque armateur, A ait éprouvé des dommages montant à £ 1.500, dont £ 500 représentent la perte due au chômage de son navire pendant les réparations (*demurrage*), et que la perte de B soit de £ 2.500, dont £ 500 représentent aussi le *demurrage*.

Les deux armateurs sont assurés tous risques chacun pour £ 10.000, au plein montant de l'évaluation, et, de plus, pour simplifier l'exemple, chacun fait partie d'un Club de protection et indemnité qui s'engage à lui payer le reste d'un quart que la R. D. C. laisse à sa charge.

Avec le calcul de la *single liability*, la situation des armateurs et assureurs est la suivante : A ayant subi moins de dommages payera £ 500 (la moitié de la différence entre les deux pertes) à B. Pour le moment sa perte sera donc de £ 2.000. Il s'adressera à son assureur, mais celui-ci, d'après le droit anglais, n'étant obligé sous la police ordinaire à aucune perte conséquence du retard ⁴⁴, établira le suivant règlement en participation avec le Club :

(44) *Infra* § 42, IV.

Avaries particulières (<i>particular average</i>) ou, en abrégé, P. A.	£ 1.000
Sous la R. D. C. : 3/4 de ce que A a payé à B (soit 500),	
Le Club payant le 1/4 restant	£ 500
Total	£ 1.500

A supportera donc une perte de £ 500 ; en réalité, il n'aurait dû supporter que £ 250 car, dans les £ 500 qu'il a payés à B, il y avait £ 250 représentant la moitié du *demurrage* de B et en conséquence il a droit aussi de la part de B, ou de ses assureurs, à £ 250. Le calcul cité plus haut n'impliquant qu'un seul paiement, les assureurs de B se trouvent injustement enrichis de £ 250 au préjudice de A.

Sur la même base, la situation de B est la suivante : ses assureurs ne sont tenus à rien du chef de la R. D. C., car il n'a rien payé à A. Ils devront en échange lui payer du chef de la P. A. £ 2.000, mais comme B a déjà reçu de A, £ 500, ils sont en droit, comme s'il y avait subrogation directe, de le débiter d'une certaine partie de cette dernière somme, partie représentant seulement la proportion des dommages subis par le navire qu'ils ont assuré. Cette proportion est égale au rapport de la perte subie par B du chef du navire (2.000) au montant total de sa perte (2.500). Ainsi, les assureurs débiteront B de $2.000/2.500^{45}$ de £ 500 = £ 400 et ne lui payeront en tout que £ 1.600. B reçoit ainsi £ 1.600 de ses assureurs, plus £ 500 de A, ce qui, par rapport à sa perte de £ 2.500, représentera £ 400 à sa charge.

Or il faut de nouveau observer que si B ne peut pas prétendre à quelque indemnité de la part de son assureur, du chef du retard, il est en droit de recevoir de A, la moitié de sa perte pour *demurrage* et de prétendre qu'il faut qu'il en soit ainsi, quelle que soit l'importance des autres dommages. Si, en effet, les deux armateurs avaient subi le même montant d'avaries, et que B, seulement, ait eu en plus une perte de £ 500 pour *demurrage*⁴⁵, le règlement indifféremment de toute assurance aurait fini par un paiement de £ 250 fait par A à B ; la R. D. C. étant un contrat différent de la police, B a, en bonne justice, droit au même montant, quels que soient le calcul ou la situation des autres pertes assurées.

A ce mauvais traitement de l'assuré remédie la clause de *cross liability* de la R. D. C.

Avec ce dernier calcul, et sur la base des mêmes chiffres que ceux du dernier exemple, la situation des assurés sera la suivante :

(45) Pour la base et le calcul de l'indemnité de l'immobilisation pendant les réparations, voy. Cour d'appel des Etats-Unis (9^e circuit), 5 mars, 1923, Dor, 3, 332 et note.

Considérant les faits « comme si le propriétaire de chaque navire avaient été obligés de payer au propriétaire de tel autre navire la moitié ou toute autre proportion ⁴⁶ du dommage de ce dernier », *A* demandera à son assureur du chef de : P. A. : £ 1.000, moins ce qu'il a reçu de *B* (à savoir £ 500) £ 500

R. D. C. : 3/4 de la moitié du dommage

causé à *B* (£ 2.500) = ... £ 937.10. 0

Le restant de 1/4 sera payé par son Club = £ 312.10. 0

Total £ 1.750. 0. 0

Avec le même calcul, *B* récupérera £ 2.250.

Ainsi les deux armateurs se trouveront, en fin de compte, avoir perdu chacun seulement £ 250, qui représente la moitié de leurs pertes respectives pour *demurrage*.

Il faut observer, en ce qui concerne cette dernière perte, que le montant récupéré par un assuré n'est pas, par dérogation au contrat d'assurance, à la charge de son propre assureur, mais est en réalité payé par l'assureur de l'autre partie ; or, ce dernier assureur (ou le Club) s'est obligé à payer toutes les pertes résultant de la collision et aucune stipulation contenant exclusion du risque de perte de temps ne peut être opposée par lui au « tiers » intentant l'action en recours. Nous ne pouvons pas entrer dans les détails des calculs par *cross liability*, dans le cas où le règlement d'assurance contenait le recours d'autre tiers : — chargeurs, blessés, autorités propriétaires des ponts, débarcadères, pontons, etc., endommagés —, en supposant que leur recours, exclu de la charge des assureurs par la deuxième partie de la R. D. C., soit couvert par des clauses spéciales (*special collision clauses*) ou par un club. Il suffit de savoir que le même calcul donné ci-dessus est appliqué, dès qu'il y a deux navires coupables à quelque degré et que, seul pour les blessés ou héritiers des victimes, il y a contribution au marc le franc entre tous les tiers, dès que l'armateur applique la limite légale du montant de sa responsabilité.

9° La *cross liability* s'applique, dit la clause, « à moins que la responsabilité des armateurs de l'un ou des deux tels navires soit limitée par la loi ».

La raison de cette exclusion est extrêmement simple : du moment qu'un armateur a intérêt à invoquer la limite légale, la somme qu'il payera à la partie lésée ne pourra jamais être égale à la moitié des dommages subis par ce dernier. S'il y a degré égal de faute, on ne peut donc plus faire le calcul précité, où chaque armateur est supposé payer à l'autre la

(46) Car le calcul s'applique aussi, d'une manière un peu différente, s'il y a degré inégal de faute.

moitié des dommages que ce dernier a subi. S'il y a degré inégal de faute et si l'on tient pour acquis que l'armateur ne demande jamais l'application de la limite là où il a à payer moins que cette limite, on verra que, quels que soient le pourcentage de faute et les dommages causés, le calcul par *cross liability*, — qui suppose le paiement de tel pourcentage (au lieu de la moitié) par un armateur à l'autre — ne peut plus être fait, car, à l'encontre de ce qui arrive avec un tel calcul, les suppositions ne correspondent plus à des possibilités.

10° La fin de la première partie de la clause prévoit l'engagement de l'assureur de payer 3/4 des frais de justice qui, autrement, ne seraient pas à la charge de l'assureur du recours de tiers⁴⁷. L'importance éventuelle de ces frais — en Angleterre plus qu'ailleurs — explique pourquoi l'assuré doit demander le consentement de l'assureur avant de contester sa responsabilité : ce dernier est le mieux à savoir les chances de succès et de plus il préfère la voie de l'arbitrage comme plus économique. Il faut remarquer que le montant des frais qu'un assuré peut récupérer, dépend de sa position comme demandeur ou défendeur à l'action d'abordage. Dans le premier cas, même s'il est seul coupable, l'assuré a droit au montant total des frais, car il n'a fait que demander des dommages-intérêts représentant son avarie particulière et les assureurs, s'il n'y a pas franchise d'avaries particulières, sont obligés de ce dernier chef. Si, en échange, il était défendeur, et condamné au coût et frais de l'action d'abordage, les assureurs seront tenus seulement sous la R. D. C. et n'auront à payer que 3/4 de leur montant. Une des *Rules of Practice* de l'association des dispatcheurs anglais⁴⁸ remédie en partie aux inconvénients de cette situation inique en décidant le remboursement proportionnel au degré de la faute, quelle que soit la position juridique des parties.

Sous la réserve faite plus haut, il est extrêmement important de remarquer qu'une fois ces frais entrant sous la R. D. C., l'assureur est tenu aux 3/4 de ceux-ci, quel que soit leur montant. En effet, cette partie de la clause, à l'encontre de celle portant sur le recours des tiers, ne stipule plus que l'assureur ne pourra jamais être tenu à raison d'une seule collision à plus des 3/4 de sa souscription ; pour les frais le texte prévoit simplement que ce dernier sera tenu aux 3/4 de ce que l'assuré aura à payer et ne dit mot s'il en sera

(47) *Xenos v. Fox* (1868) L. R. 4 C. P. 665. Voy. position de la question dans l'espèce : *Carles, op. cit.*, 361. Le contrat étant indépendant de la police d'assurance maritime, les assurés ne sauraient pas plus invoquer une clause de cette police qui stipule le remboursement des frais conservatoires (*sue and labour clause*), voy. *infra* § 45, II, A. 5°.

(48) Règle 46 ; texte dans Arnould, II, Annexe D, p. 1744 ; pour traduction, voy. *Carles, op. cit.*, p. 373.

ainsi pour une seule collision, ou, s'il y en a plusieurs, pour chacune de celles ayant fait l'objet d'une action en justice ⁴⁹.

11° Les difficultés soulevées par les abordages dus à un fait de guerre révèlent un aspect original de l'interprétation qu'a reçu notre clause dans la jurisprudence anglaise.

L'exclusion du risque de guerre par les assureurs maritimes, au moyen de la clause « Free of Capture and Seizure » ou F. C. & S (*infra*, § 44), eut pour conséquence l'apparition de l'assurance spéciale du risque de guerre, faite, soit par des autres assureurs spécialisés, soit pour des raisons de défense nationale, par l'Etat anglais. C'est dans ces circonstances que, là où il y avait deux assurances séparées, l'on s'est demandé si le recours des tiers en cas d'abordage jugé la conséquence d'un fait de guerre, était à la charge des assureurs de guerre ou si au contraire il incombait aux assureurs de risques maritimes. Pour bien saisir l'opportunité de cette question et, par suite, la portée du problème, il faut se rappeler que l'assurance du recours de tiers est un contrat séparé de celui d'assurance ordinaire. Or, d'un côté, la clause R. D. C. engage la responsabilité de l'assureur pour le recours des tiers lésés par un abordage sans préciser la cause de cet abordage ; d'un autre côté, qu'il s'agisse des assureurs ordinaires ou que l'on se réfère à l'Etat, la couverture du risque de guerre se fait, pratiquement et en ligne générale, par une clause qui stipule simplement leur responsabilité à raison de risques exclus par la clause F. C. & S. (voy. *infra*, § 44, II, B 1°) d'une police d'assurance des risques maritimes. La difficulté se ramenait alors à l'interprétation du rapport entre la clause R. D. C. et le contrat ordinaire d'assurance. Si la clause R. D. C., quoique se trouvant matériellement insérée dans le même document, constituait à tous points de vue, un contrat séparé et non pas seulement une modification — consistant dans l'adjonction d'un nouveau risque — du premier contrat, il résultait que la clause F. C. & S., faisant partie du premier, ne pouvait avoir aucun effet sur le deuxième contrat.

De cette manière de voir il résultait que :

a) L'assureur maritime ne saurait invoquer, ni que la clause F. C. & S. exclut toutes les conséquences du risque de guerre, aussi bien les dommages au navire assuré que ceux que ce dernier causerait aux autres navires ni, ce qui revient au même, que la clause R. D. C. ne l'engageait que pour les risques couverts par la police.

b) L'assureur de guerre pouvait, en échange, soutenir exactement le contraire puisque le recours des tiers n'est pas

(49) Clarus, *More Notes on Marine Insurance*, Londres, 1933, p. 68.

couvert de plein droit par un contrat d'assurance et que, en fait, son engagement s'étendait seulement aux risques exclus par la clause F. C. et S. et cette dernière n'avait aucun effet sur la clause R. D. C.

En 1923, dans la fameuse affaire du *Warilda* (voy. détails, *infra*, § 44, II, B. 8°), la Chambre des Lords adopta cette dernière interprétation et décida que l'assureur de guerre n'était pas responsable du recours de tiers pour l'abordage provenant d'un fait de guerre, et que ce dernier risque ne pouvait incomber qu'à l'assureur maritime, vis-à-vis duquel la clause F. C. & S. ne pouvait exclure la responsabilité qu'il assumait par ce véritable contrat séparé qu'est la clause R. D. C.⁵⁰.

Devant cette solution que nous considérons, sans l'approuver, impossible à critiquer dans le cadre restreint de cet ouvrage — car il ne suffirait pas d'arguer que semblable interprétation ne tient pas compte de l'intention de l'assureur qui a exclu le risque de guerre — l'on s'étonne seulement du fait que les assureurs n'ont pas encore réagi par une modification de la clause de collision, ordinaire. A cet effet, le moyen le plus simple et efficace est l'insertion d'une clause F. C. & S. dans le texte imprimé de la clause R. D. C. : or, à notre connaissance, cette modification n'existe que dans une clause spéciale : *Protection et Indemnity clause*, de l'Institut, qui est employée uniquement à la couverture du recours de tiers pour abordage, dans les polices des constructeurs de navires ou dans celles pour risques de port (Voy. *infra*, E. 2. c.).

C. — LA DEUXIÈME PARTIE DE LA R. D. C. (LE *Proviso*, OU LA *Exception Clause*)

« Toutefois, jamais cette clause ne s'appliquera aux sommes que les assurés seraient tenus de payer ou payeraient pour l'enlèvement d'obstacles en vertu de pouvoirs conférés par la loi, pour dégâts à des ports, quais, jetées, débarcadères, ou autres constructions similaires, par suite de cette collision ; ni en raison de la cargaison ou des engagements du navire assuré, ni en cas d'accidents mortels ou blessures aux personnes. »

L'introduction de cette clause, du moins en ce qui concerne le risque de heurt du navire assuré avec un objet fixe, peut paraître inutile si on se rappelle l'interprétation du mot

(50) Adélaïde SS. Co. v. The King (1923) A. C. 292 précit. Dor, 3, 105 ; et, sur ce chef de la demande, Dor, 7, 206 et note. On remarquera que le litige portait entre l'Etat anglais, comme assureur de guerre et l'armateur ; et non pas entre les assureurs de guerre et ceux maritimes. Notre affirmation est dès lors une simple conclusion personnelle ; *contra* : un *dicta* de Lord Justice Warrington, Dor, 7, à la p. 209 ; et le Commentateur du même arrêt, Dor, 7, p. 219. Voy. aussi, autre manière d'envisager les motifs de cet arrêt, Caries, *op. cit.*, pp. 42-44 et 209-210.

collision, et si l'on tient compte de l'expression *collision with any ship or vessel*, de la première partie de la clause R. D. C. En réalité, il n'en est ainsi que s'il y a heurt « direct » entre le navire assuré et de tels objets ; mais d'après la jurisprudence si le navire assuré aborde un autre navire, et que ce dernier produise des dégâts soit à un autre navire, soit à des objets fixes, l'assureur du premier navire (coupable en tout ou en partie) est tenu, dans une certaine proportion, à la réparation de ces dommages⁵¹.

C'est à cette préoccupation que correspond le rappel de ces risques dans la susdite clause ; de plus elle énumère une série de causes d'où peuvent résulter d'autres importants recours de tiers que l'assureur refuse de prendre à sa charge et dont l'interprétation ne requiert aucune explication⁵².

Il y a pourtant certaines conditions standard de l'Institut qui, dans certaines assurances, couvrent une partie de ces risques, ou ce qui revient au même ne les exclut pas.

Il en est ainsi dans la *Collision Clause*, de l'*Institute Lake Time Clauses (Hulls)*⁵³, qui passe sous silence les dommages et recours provenant du heurt avec les ports, quais, jetées, débarcadères, ou autres constructions similaires et prévoit expressément la responsabilité de l'assureur pour collision avec des radeaux (*rafts*).

Dans les assurances sur corps de navires hollandais, faites aux conditions de l'*Institute Dutch Hull Form (Standard)*, la dernière rédaction⁵⁴ de la clause n° 1 (*Collision Clause*), prévoit la responsabilité de l'assureur pour les conséquences des abordages « et contact avec tout objet meuble ou immeuble quel qu'il soit ».

Les *Institute Clauses for Builders Risks*⁵⁵ et *Institute Port Risk Clauses*⁵⁶, régissant, respectivement, l'assurance corps des navires en construction et réparation, ou leur séjour dans les ports, ne contiennent pas de *Proviso* du tout, mais, au contraire, leur *Collision clause* finit par une stipulation d'où il résulte la responsabilité de l'assureur pour exactement les mêmes risques que ceux exclus par la deuxième partie de la R. C. D. ordinaire.

(51) *Fenwick v. Merchants' Mar. Ins. Co* (1914), 3 K. B. 827 ; (1915), 3 K. B. 290 (C. A.).

(52) Cette partie de la clause s'appelle le *Proviso* par suite du fait qu'elle commence par le mot *provided* (toutefois). L'exclusion de tels recours fut aussi expressément indiquée pour éviter toute contestation par suite d'une jurisprudence contradictoire ; voy. détails dans Carles, *op. cit.*, p. 279 (pertes de vies et blessures), p. 289 et s. (réclamations des chargeurs) et pp. 292-294 (enlèvement d'épaves).

(53) Conditions du 1/4/33 ; pour traduction et détails Carles, *op. cit.*, pp. 411-415.

(54) Du 1/6/36.

(55) Conditions du 1/7/29 ; pour traduction voy. Carles, *op. cit.*, p. 124 et s.

(56) Conditions du 1/1/34 ; pour traduction des conditions de 1931, voy. Smet, p. 808.

D. — LA TROISIÈME PARTIE OU LA *Sister-Ship Clause*

« Si le navire assuré par la présente entre en collision avec un autre navire appartenant en tout ou en partie aux mêmes propriétaires ou se trouvant sous la même administration, ou bien en reçoit des services de sauvetage, les assurés auront les mêmes droits, sous l'empire de la présente police, que ceux qu'ils auraient eus, si l'autre navire avait été entièrement la propriété de personnes n'ayant aucun intérêt dans le navire ci-assuré ; mais dans les cas de l'espèce, la responsabilité de la collision ou le montant payable pour services rendus seront déterminés par un arbitre unique à désigner d'un commun accord entre les assureurs et l'assuré ⁵⁷. »

1° Quand l'ancienne R. D. C. fut modifiée, vers la deuxième moitié du XIX^e siècle, dans le but d'engager la responsabilité des assureurs, non seulement comme jusqu'alors pour le recours du navire abordé, mais aussi pour celui d'autres intéressés dans le même abordage, on considéra comme suffisant d'introduire la mention : *to any other person or persons*, après les mots « et qu'à la suite d'une telle collision l'assuré serait obligé de payer ».

Mais à l'occasion de l'affaire *Simpson v. Thompson* (1877), 3 App. Cas. 279, les assureurs purent constater que la nouvelle rédaction, au lieu de remédier à la situation qu'ils voulaient couvrir, produisait un effet qui dépassait de loin l'intention des assureurs. Dans cette affaire, les circonstances se présentaient de la façon suivante : Un navire A fut abordé par un navire B, et par la faute de ce dernier, le premier sombra et se perdit corps et biens ; les deux bâtiments étaient la propriété d'un même armateur, mais étaient assurés auprès de deux assureurs différents. L'armateur récupéra de chacun des assureurs respectivement les avaries subies par le navire B et la valeur du navire A. Mais, premier inconvénient de la clause, l'assuré ne put rien toucher à raison du préjudice résultant de l'immobilisation du navire B pendant les réparations, en d'autres termes, pour ce que l'on appelle en anglais le *demurrage*. Car, en effet, d'après le droit anglais, l'assureur du B n'est pas responsable de cette perte de temps (art. 65-2° du M. I. A.) ; d'un autre côté, l'assureur du A n'est pas plus obligé, car l'armateur ne saurait être considéré, vis-à-vis de lui-même, comme un tiers, propriétaire du navire B ; et dès lors, le calcul par *cross liability* — seul moyen de récupérer de telles pertes — ne peut s'appliquer comme dans le cas où il y aurait deux propriétaires

(57) Traduction libre d'après Smet, p. 764, la clause anglaise étant très mal rédigée ; la police américaine *American Institute-Hulls* du 1/1/34, contient la même clause divisée en deux parties : la *Sister-Ship Collision* et la *Sister-Ship Salvage*.

distincts des deux navires (*supra*, B, 8°) ⁵⁸. Du côté des assureurs, la situation paraîtra jusqu'ici, pour le moins, avantageuse. En réalité, il n'en est rien, car dans les mêmes circonstances, il faut encore compter sur le recours éventuel des chargeurs. En effet, dans l'espèce, les chargeurs du navire A intentèrent un recours contre l'armateur, en qualité de propriétaire du navire B, le coupable de l'abordage et vis-à-vis duquel aucune clause exceptant la négligence du transporteur (*negligence clause*) ne pouvait jouer. L'armateur, demandant l'application de la limite légale de sa responsabilité, déposa un montant ainsi limité — montant récupéré de l'assureur du B — entre les mains de la Cour, conformément à la procédure anglaise. C'est alors que l'assureur du A, ayant payé pour une perte totale, vit l'occasion de récupérer une partie de sa perte par subrogation aux droits de son assuré, tout comme si le navire en faute avait appartenu à un tiers. La présente action avait ainsi pour objet la demande de ce dernier assureur de participer aux marc le franc avec le chargeur, dans la distribution du montant déposé entre les mains du tribunal. Mais la Cour, se basant sur des principes bien établis ⁵⁹, débouta la demande de l'assureur par le motif parfaitement juridique que celui-ci n'ayant aucun droit propre ou action directe ⁶⁰ n'est subrogé dans les droits de l'assuré que dans la mesure où ce dernier est fondé à les exercer ⁶¹ ; or l'assuré ne pouvant pas agir contre lui-même, la subrogation de l'assureur devient inopérante.

Ainsi la rédaction ordinaire de la R. C. D. s'avère préjudiciable aussi bien à l'assuré, qu'aux assureurs eux-mêmes.

2° C'est dans ces conditions, et pour remédier à ces inconvénients que la même année, la susdite clause fut introduite à la suite des deux premières parties de la R. C. D. Mus par la pensée que l'armateur commun des navires abordé et abordeur ne pouvait pas intenter une action en justice contre lui-même, les assureurs ont cru que l'introduction d'une clause d'arbitrage s'imposait. Il est certain que sur ce point ils se trompaient, car une fois la clause introduite, toute difficulté éventuelle pouvait être solutionnée par les tribunaux sans que jamais il s'agisse d'une action impossible, c'est-à-dire celle où le demandeur et le défendeur seraient la même personne. Mais si on tient compte des frais énormes et des con-

(58) M. Audouin, *La Sister-ship clause*, Dor, 19, 1, reproduit dans cette excellente étude, l'exemple plus simple de Arnould, II, sect. 795, note (m), basé probablement sur la même affaire.

(59) *Yates v. White* (1838) 4 Bing. N. C. 272 ; *Randal v. Cockram* (1748), 1 Ves. Sen. 97.

(60) L'absence du recours direct semble être la loi de la plupart des pays, Audouin, *op. cit.*, p. 4, sauf la France, Ripert, III, 2795, et critique, *idem*, 2796.

(61) Ce qu'on exprime en anglais par l'originale expression : *the underwriter can only stand in the shoes of the assured.* ; voy. aussi, Haute Cour de Justice, 24 mai 1922, R. I. D. M., XXXIV, 1169, et note critique.

naissances extrêmement spécialisées que nécessite la moindre action d'abordage, on comprend que la clause d'arbitrage ait été une heureuse innovation qui méritait d'être conservée jusqu'à nos jours.

L'introduction de l'assistance à côté de l'abordage est due, comme on l'a déjà très bien remarqué⁶² à une difficulté d'une nature tout à fait différente.

Il ne s'agissait ici d'aucune impossibilité de procédure, ni d'aucune difficulté concernant le remboursement des frais de sauvetage à l'armateur commun des navires assistant et assisté par les assureurs du navire assisté et même, s'il y a lieu, par les chargeurs du même navire ; en ce qui concerne seulement les rapports entre assurés et assureurs, nous verrons que ces frais rentrent dans la *Sue and labour clause* et que sous cette dernière clause de la police l'assuré trouve une indemnité extrêmement large⁶³. Mais toute la question est de savoir si, en dehors des limites du contrat d'assurance ou de la charte-partie, notre armateur a aussi droit à une rémunération proprement dite consistant dans une « récompense pécuniaire » à laquelle un tiers serait certainement habilité⁶⁴.

Dans tous les pays, il y a toujours eu deux thèses en présence : d'après la première, généralement admise, une telle rémunération était refusée pour le motif que l'acte de l'armateur n'était que l'accomplissement d'une obligation envers les chargeurs ou les assureurs. A cette opinion s'opposait une doctrine, à notre sens plus logique, qui remarquait que l'obligation de l'assuré est dominée par le principe de la séparation des patrimoines de mer et de terre et que par fortune de terre, il fallait comprendre tout ce qui n'était pas, dans une aventure, le navire et son fret ; dans l'espèce, le navire assistant serait fortune de terre par rapport au navire assisté.

Contre la première opinion, on peut aussi remarquer qu'il n'y a aucune raison pour que l'armateur se trouve moins favorisé s'il est propriétaire de deux navires au lieu d'un seul, ou ce qui revient au même, que rien n'explique pourquoi les assureurs et chargeurs se trouveraient favorisés par le fait que dans les mêmes circonstances il s'agisse, au lieu d'un sauveteur étranger, vis-à-vis duquel ils se trouveraient obligés, d'un sauveteur avec lequel les lient des contrats d'une toute autre nature.

La ratification de la Convention Internationale de Bruxelles du 22 septembre 1910, qui dans son art. 5 prévoit le droit

(62) Audouin, *op. cit.*, p. 6.

(63) *Infra* § 45.

(64) Voy. à ce sujet, Marais, *Assistance maritime par le propriétaire* ; étude, R. I. D. M., XV, 841.

à une rémunération, sans en spécifier la nature, dans un cas semblable à celui qui nous préoccupe, ne paraît pas avoir mis fin à cette controverse ⁶⁵.

En Angleterre où cet article 5 n'a pas été incorporé à la loi nationale, la vieille pratique qui déniait ce droit à une rémunération ⁶⁶ resterait certainement en vigueur ⁶⁷ sous la même susdite clause qui n'a pas mis fin à quelque doute, mais a complètement changé la question, du moins en ce qui concerne le rapport entre l'armateur et les assureurs ⁶⁸.

Revenant à l'abordage, il est facile de comprendre l'intérêt de l'armateur à se prévaloir de la *Sister-Ship clause*. Voici, en effet, quelques exemples :

a) Dans l'hypothèse semblable à l'affaire *Simpson v. Thompson*, précit. (*supra*, 1°) l'assureur du navire A (qui sombra) devra payer l'indemnité de chômage du B.

b) Si le navire A n'était pas assuré, l'assureur du navire B devra, dans les mêmes circonstances, supporter sa proportion dans la perte.

c) Dans une autre hypothèse, à savoir celle où le navire A n'aurait pas sombré, mais seulement été avarié, par la faute de B (exemple donné par Arnould, II, sect. 795, note *m*), l'assureur du B sera tenu à l'indemnité de chômage et même des avaries du A, si ce dernier n'était pas assuré ; la même chose est applicable à l'assureur du A.

d) Dans le même cas que (c), l'armateur touchera plus, car au lieu de demander directement à chaque assureur un règlement « en avaries », il s'adressera à l'assureur du A pour toute avarie matérielle subie par le navire B et à l'assureur du B pour toute avarie subie par le navire A ; alors, chaque assureur étant un tiers vis-à-vis de la police couvrant l'autre navire, aucun d'eux ne pourra opposer à l'armateur les franchises d'avarie ou de pourcentage, non plus que les réductions pour différence du vieux au neuf.

e) Dans le même cas que (c), il se peut qu'un navire soit assuré seulement contre la perte totale et que l'autre soit assuré « tous risques ». L'assureur obligé sous la *Sister-ship clause*, payera à l'armateur les avaries particulières subies par le navire assuré T. L. O. (*total loss only*).

Quand dans toutes ces hypothèses les deux navires sont couverts auprès des mêmes assureurs, dans les mêmes conditions et pour des mêmes sommes, il est évident que pour les derniers la clause n'a aucun effet. Mais autrement, dès

(65) Voy. l'excellent exposé de la difficulté en droit comparé, avant et après la Convention de Bruxelles, dans Audouin, *op. cit.*, p. 6 et s.

(66) Carver, *op. cit.*, sect. 342.

(67) Haute Cour de Justice, 2 déc. 1925, Dor, 13, 170.

(68) Les chargeurs étant des tiers vis-à-vis du contrat d'assurance, peuvent encore refuser ce droit à l'armateur en ne se soumettant pas à l'arbitrage, par exemple ; voy. remède proposé par M. Audouin, *op. cit.*, p. 17. Pour la solution allemande et américaine, voy. Carles, *op. cit.*, p. 322.

que les deux navires sont assurés aux conditions différentes, auprès des mêmes assureurs, ou surtout, quand il y a deux assureurs différents, point n'est besoin d'insister sur l'avantage que leur donne la susdite clause qui considère la situation comme s'il y avait deux armateurs différents.

Pourtant la rédaction actuelle de la clause anglaise, a soulevé une difficulté qui n'a été aperçue par les assureurs que dernièrement. A la différence de la clause française qui stipule expressément que le règlement « aura lieu » dans les conditions prévues⁶⁹, la clause anglaise ne fait que stipuler que « l'assuré aura le même droit que si... », ce qui implique certainement un choix. Gow, *op. cit.*, p. 260, cite ainsi l'exemple d'un abordage arrivé en 1927 entre deux navires appartenant à un seul armateur étranger, où il arriva que le navire assuré en Angleterre subit des dommages beaucoup plus importants que l'autre navire qui était le seul coupable et, de plus, non assuré. L'armateur, sans invoquer le R. D. C., se contenta de demander aux assureurs, une indemnité pour les dommages subis par le navire assuré, et ceux-ci ne purent rien récupérer car la clause ne joua pas. Il y eut même à la suite de cette affaire un projet de modification de la clause, mais on ne sait pas bien pourquoi, les assureurs refusèrent de l'accepter⁷⁰.

E. — LES DIVERS MOYENS D'ASSURER LE DÉCOUVERT QUE LA R. D. C. LAISSE A LA CHARGE DE L'ASSURÉ

La susdite étude de la *Collision clause* montre facilement, croyons-nous, que même à l'égard d'une seule collision, un armateur reste à découvert pour une partie du recours de tiers, dont le montant peut se trouver parfois considérable.

En effet, si on se limite strictement à une collision, la limite de la responsabilité de l'assureur est au premier abord de 3/4 de la somme assurée⁷¹. Pour que cette indemnité soit elle-même égale aux 3/4 du recours de tiers, il faudrait, par application de la règle proportionnelle, que l'assurance ait été faite pour le plein montant de l'évaluation et que cette évaluation soit elle-même égale au moins à £ 8 par tonneau de registre si le recours est de la compétence des tribunaux anglais et qu'il soit couvert par la « Limited £ 8 collision clause » ; ainsi il apparaît que dans cette hypothèse déjà, un assuré peut devoir supporter, en plus d'un quart du recours de tiers, des différences résultant, soit d'une assurance par-

(69) Police française sur corps du 1^{er} novembre 1928, § 14.

(70) Gow, p. 260.

(71) Sauf stipulation contraire, l'assureur du recours de tiers est tenu au plein montant de ce recours (art. 74 de M. I. A.).

tielle, soit, ou en même temps, d'une estimation moindre que la limite de sa responsabilité légale d'après la loi anglaise. De plus, si l'abordage est de la compétence des tribunaux d'un pays où, comme en France, la limite de la responsabilité de l'armateur est atteinte par l'abandon du navire et du fret, il se peut, si ce navire n'est pas trop endommagé ou vieux, que même une assurance de £ 8 par tonneau ne suffise pour que l'assuré n'ait, dans le meilleur des cas, à supporter qu'un quart du recours des tiers.

Mais le grand danger de cette clause, là où l'assuré ne peut rien toucher, résulte de l'exclusion de certains recours prévue par sa deuxième partie.

Contre tous ces risques l'armateur a dû chercher protection par ailleurs et c'est en partie à cette préoccupation que doivent leur existence les mutuelles des armateurs (1°) ; ce n'est que plus tard que les assureurs, devant le succès de ces mutuelles, consentirent aussi à assurer ces risques (2°).

1° Les clubs ⁷²

Si les associations des armateurs n'ont pas réussi sur le chapitre assurance mutuelle générale de la coque et des marchandises, elles ont rencontré un succès complet, qui dure encore, dans la protection de certains risques spéciaux. En nous limitant ainsi au recours de tiers, ces mutuelles généralement connues sous les noms de *Clubs* ou *Protection and Indemnity Associations*, acceptent aujourd'hui de couvrir presque intégralement ⁷³, sous les expressions techniques de *Protection* et *Indemnity*, tous les risques et proportions de dommages que la R. D. C. laisse à la charge de l'armateur. Voici, en résumé, les principaux risques qu'elles acceptent :

Protection. — a) Perte de vies humaines ou blessures aux personnes à bord ou hors bord du navire inscrit au Club.

b) Frais d'hospitalisation, traitement, funérailles, rapatriement des mêmes.

c) Perte ou dommages aux navires, résultant d'un abordage ou par suite de la navigation négligente, à concurrence d'un quart égal à celui qui n'est pas couvert « par une police du Lloyd's contenant la clause ordinaire R. D. C. que tout membre est censé avoir effectué pour le plein montant de l'évaluation ».

d) Montant total de la perte ou dommage à la cargaison à bord d'un autre navire ou du sien, s'il est responsable sous la charte-partie.

e) Montant total des dommages causés par heurt d'une

(72) Pour les détails voy. Holman, *L'assurance mutuelle d'indemnité (Angleterre)*, étude Dor, 13, 1 et s. ; Arnould, I, sect. 80 et s. ; Carles, *op. cit.*, p. 194 et s.

(73) Holman, *op. cit.*, p. 3.

épave (*wreck*), digue, jetée ou tout autre objet mobile ou fixe similaire, radeaux (*rafts*) compris, ainsi que les dépenses nécessitées par le relèvement et le déplacement de l'épave d'un navire.

Indemnité. — f) Autres dépenses résultant du recours de tiers pour la négligence des préposés de l'armateur.

g) Les sommes non recouvrables pour cause de perte totale après la collision et le sauvetage, et représentant la contribution du navire et la cargaison pour sauvetage ou avarie commune dans les dépenses faites par l'armateur ⁷⁴.

Encore très en faveur auprès des armateurs anglais, les Clubs se sont tellement spécialisés dans de telles assurances qu'aujourd'hui, dans le cas où un armateur est couvert par un club et en même temps par une assurance ordinaire, dans une forme moderne que nous étudierons bientôt, les assureurs payent l'indemnité d'abordage à la suite et sur la base du règlement du Club ⁷⁵.

2° L'Assurance.

La concurrence entre les assureurs et le fait que les armateurs purent trouver, soit auprès des clubs, soit par des polices d'honneur, protection complète des risques qu'une assurée surannée de prudence voulait laisser à la charge des assurés, amenèrent les premiers à couvrir eux-mêmes complètement leurs clients ; de plus la protection des clubs étant difficilement accessible aux armateurs non anglais, la crainte de perdre la clientèle étrangère entra probablement aussi en jeu.

a) La *Four-fourths R. D. C.* — Un des premiers moyens à ce propos, consista dans l'introduction d'une clause manuscrite qui, modifiant la R. D. C., stipulait que l'assureur s'engageait dans les mêmes conditions à couvrir les quatre quarts du montant du recours de tiers ⁷⁶ ; d'où le nom de *four-fourths* (4/4) R. D. C. Faite aux mêmes conditions que la 3/4 R. D. C., la susdite clause laissait quand même à la charge de l'assuré les risques exclus par le *Proviso* de la première.

b) La *Full Protection Policy*. — C'est alors que certaines sociétés d'assurance de Liverpool, pour des raisons de clientèle, introduisirent, vers 1886, une police dite : *Full protection*. L'assurance était faite au moyen de la police com-

(74) L'équivalent de l'assurance ordinaire de *Average disbursements* (*supra*, § 39. II, A. 7°).

(75) Les mutuelles dites « de protection et indemnité » n'ont pas l'habitude de délivrer des polices conformes à l'art. 93 du *Stamp Act*, de 1891 ; le contrat est constaté par un formulaire imprimé, par lequel l'armateur déclare son navire et que, en l'acceptant, signe le représentant légal du club ; même si on exécutait une police on ne pourrait pas la timbrer faute de précision possible sur le montant de l'indemnité ; voy. considérations de Arnould, I, sec. 81, note (s).

(76) La police américaine (*American Institute-Hulls* du 1/4/36) prévoit couverture de 4/4èmes sous la clause : *Full Collision*. *Ibid*, l'imprimé américain A. H. U. A. de 1918.

mune anglaise avec, en outre, un nombre de clauses stipulant couverture de toutes les possibilités de responsabilité de l'armateur.

Elle n'eut pas grand succès auprès des autres assureurs, à cause de la résistance des assureurs du Lloyd's qui refusèrent de l'employer. De plus, en 1923, intervint, sur l'initiative du Lloyd's, une entente entre tous les assureurs anglais qui s'engagèrent à ne plus employer dans l'assurance ordinaire que la *Three-fourths* (3/4) *R. D. C.*

Cette résolution n'eut d'autre objet que de fortifier la position des assureurs divisés par la concurrence et d'obliger l'assuré à payer un supplément de prime s'il voulait se couvrir séparément par les nombreux moyens que la pratique ne cessa de lui offrir ; anticipant sur l'ensemble de ces moyens, tous acceptés et en usage journalier au Lloyd's, nous pouvons même remarquer que la protection de l'armateur est aujourd'hui plus complète que jamais.

c) *La Protection and Indemnity clause.* — Comme son nom l'indique, cette clause copiée d'après la clause usitée par les *Protection and indemnity associations*, couvre l'assureur du même chef que les risques que nous avons énumérés plus haut en étudiant la protection donnée par les Clubs ; il y a même une mention qui stipule qu'en dehors des risques énumérés, l'assureur s'engage à payer toute somme qui serait recouvrable dans les conditions acceptées par les *Liverpool and London SS. Protection and indemnity Ass. Ltd.* et *North of England Protecting and Indemnity Ass.* Commencant par l'expression : *and it is further agreed*, cette clause est censée constituer une assurance séparée par laquelle la responsabilité de l'assureur est égale au plein montant du recours de tiers en proportion, bien entendu, pour chaque collision séparée, au rapport entre la somme assurée et la valeur déclarée du navire⁷⁷.

Un constructeur de navires de même qu'un chantier de réparations peut se trouver responsable vis-à-vis de tiers pour toutes les conséquences d'une collision ou heurt avec un objet fixe, etc., pendant qu'un navire, à leur charge et avant la livraison, subit les premiers essais ; puisque ces deux intéressés ne peuvent pas être membres d'un Club, la susdite clause fait partie respectivement, de *Institute clause for Builders' Risks* et de *Institute Port risk clause*⁷⁸.

Quand il s'agit simplement d'un armateur, soit étranger, soit anglais, mais ne pouvant ou ne voulant pas entrer dans un Club, le même résultat est atteint en introduisant la *Protection and indemnity clause*, seulement dans la police sur corps ; l'assurance du Lloyd's étant faite aux conditions

(77) Pour texte, voy. Carles, *op. cit.*, p. 125 et s.

(78) Voy. *supra*, sous-sect. C.

de l'Institut, l'introduction à l'aide d'un papillon de la même clause, aura le même effet.

d) La *Freight Collision clause*. — Pour protéger l'assuré dont la limite de la responsabilité applicable, comme dans beaucoup d'autres pays que l'Angleterre, peut être établie, de quelque manière, en fonction, non pas seulement du navire, mais aussi du fret, l'Institut des Assureurs maritimes de Londres conçut en 1928, une clause appelée : *Freight collision clause* ⁷⁹.

Cette dernière clause introduite aujourd'hui dans toute assurance sur fret, sans qu'elle fasse partie des conditions ordinaires de l'Institut régissant une telle assurance (*Institute Freight clauses*), se prête aux observations suivantes :

*) Elle est censée être une assurance supplémentaire et séparée, de la même manière qu'est considérée la R. D. C. dans une police sur corps (*and it is further agreed*).

**) Elle s'applique en principe dans les mêmes conditions que la R. D. C., à savoir seulement en cas de *collision* et seulement pour les 3/4 du recours. Pour les frais de justice, etc., payables dans les mêmes conditions que la R. D. C., les assureurs ont introduit à titre d'essai une stipulation d'après laquelle le consentement par écrit doit être donnée par au moins 2/3 des assureurs. Il s'agit probablement des 2/3 de la somme totale souscrite et non pas du nombre des souscripteurs ⁸⁰.

***) Pour savoir le montant de la responsabilité de l'assureur, il faut établir un rapport entre sa souscription et le montant de l'assurance, ou entre sa souscription et le montant du fret brut (*gross*) qui était réellement au risque au moment de la collision si une telle valeur excède le montant total assuré sur fret ; l'assureur ne payera qu'une proportion égale à un des susdits rapports. Voici un exemple :

Montant assuré sur le fret (évaluation de la police) £	2.500
Souscription des assureurs	2.500
Responsabilité à raison du fret (établi conformément à l'observation **** ci-dessous)	2.000
Fret en risque (moins que le montant assuré)	2.400
L'assureur payera 2.500/2.500 ^{es} des 3/4 de 2.000	
=£	1.500.
Mêmes données, mais le montant du fret en risque est de	£ 3.000
L'assureur payera 2.500/3.000 ^{es} des 3/4 de 2.000	
=£	1.250.

(79) Pour traduction, voy. Smet, p. 803 ; et Carles, *op. cit.*, p. 351.

(80) Clarus, *More Notes*, précit. p. 78.

****) La dernière partie de la clause est la plus importante. D'après elle aucune réclamation ne peut être faite sous la police, si une telle réclamation pouvait se rattacher à d'autres polices, quelles qu'elles soient, couvrant la responsabilité pour abordage. De plus, la clause ne jouera pas s'il y a sous-évaluation ou assurance partielle par une autre police, ou s'il n'y a pas d'autre assurance du tout ; dans ces trois cas, lorsqu'il s'agira de déterminer le montant payable sous notre clause, l'assuré sera considéré comme couvert par une R. D. C. ordinaire, pour un montant de £ 8 par tonneau du navire transporteur. Pour comprendre ces dispositions, voici un exemple :

Un navire de 3.000 tonneaux bruts de registres, est assuré pour le plein montant de l'évaluation (à £ 6 par tonne)	£ 18.000
Police sur fret (avec la susdite clause)	2.000
Montant des dommages causés par le navire (seul coupable)	30.000
Limite de la responsabilité de l'armateur à raison de la valeur du navire et fret au risque (en pays étranger)	23.000
Sous la R. D. C. (supposons qu'elle soit de 4/4) l'assuré pourra toucher tout au plus	18.000
Solde à découvert (la différence entre £ 23.000 et £ 18.000	5.000

Dans ce cas l'assuré étant censé s'être assuré par une R. D. C. ordinaire à concurrence de £ 8 par tonne, c'est-à-dire pour £ 24.000, qui auraient été suffisantes pour couvrir tout ce que doit l'armateur (£ 23.000), l'assurance faite par la *Freight collision clause* ne payera rien.

A cause de cette manière de jouer, cette clause est appelée une *Non-contribution clause* ; il est facile de se rendre compte de notre exemple ci-dessus, comment cette variété originale d'assurance constitue, pour les assureurs, une arme assez efficace dans la lutte contre la sous-estimation ⁸¹.

e) La *Institute Excess clause* ou les polices d'excédent. — Dans tous les exemples des divers moyens qui s'offrent à l'armateur de couvrir le découvert mis à sa charge par la R. D. C., nous avons supposé, dans le but d'une simplification, que les diverses clauses modernes étaient attachées à une police contenant assurance du plein montant de l'évaluation. Il est évident que seulement en pareil cas l'assuré pourra toucher 3/4 ou éventuellement 4/4 de la somme assurée. Mais même alors, comme nous l'avons déjà fait remarquer ⁸², pour que l'indemnité ainsi touchée soit équivalente, respecti-

(81) Comparer avec le système opposé de l'art. 78, § 2 des conditions générales d'assurance allemande de 1919, Smet n° 552.

(82) *Supra*, sous-section I, A. en introduction.

vement, à 3/4 ou 4/4 du « recours des tiers », il faudrait que l'évaluation soit égale ou supérieure à ce recours. Pour les navires naviguant dans les eaux territoriales anglaises, et ainsi régis par la limite légale de ce pays (£ 8 par tonneau), on peut facilement généraliser et dire que l'armateur se trouverait mal protégé si, sa responsabilité pour blessures ou accidents mortels étant assumée par un Club, son navire était assuré au-dessous de £ 8 par tonneau de registre. Pour tout autre navire et dans toute autre navigation, il est difficile de trouver quelque criterium ; compte tenu de la diversité de législations limitant la responsabilité de l'armateur, il est permis néanmoins de tenir pour certain que, sauf exception, la valeur du marché est l'évaluation minime qui permet une protection complète.

D'autre part, faisant partie du même ordre d'idées, quoique se rapportant à une autre question, il est utile de rappeler que, d'après l'article 73 de la loi de 1906, les contributions d'avarie commune, les frais de sauvetage (*salvage charges*)⁸³ et conventionnellement, les autres dépenses de même nature⁸⁴ ne sont recouvrables en totalité que si l'évaluation de la police est égale à la valeur contributive du navire⁸⁵. Voici un exemple :

Assurance de	£ 20.000
Evaluation de	20.000
Valeur contributive du navire établie à	25.000
Part contributive du navire pour avarie commune, etc., etc.	1.000

L'assureur ne paiera que 20.000/25.000^{es} de £ 1.000. c'est-à-dire seulement £ 800. Mais dans ces cas de *general average* (G. A.) et *salvages charges* (S/C), il arrive souvent que l'assuré récupère même moins qu'une proportion de sa part contributive du navire. En effet, d'après le même article 73 du M. I. A., lorsqu'une avarie particulière a eu lieu avant l'avarie commune ou le sauvetage, alors le montant d'une telle avarie particulière doit être déduit de l'évaluation et ce n'est qu'après cette déduction que l'évaluation entrera comme élément du calcul. Si dans notre exemple ci-dessus, on suppose qu'avant le règlement il y avait eu avarie particulière de £ 5.000, il faudra déduire ce dernier chiffre du montant de l'évaluation (£ 20.000) et l'assureur ne payera que : 15.000/25.000^{es} de £ 1.000, c'est-à-dire £ 600.

(83) Indemnité pour le sauvetage effectué par toute autre personne que l'assuré ou ses préposés (art. 65-2° de la M. I. A.) *infra* § 45, I, B 4°.

(84) Voy. la disposition de l'Institut, pour le calcul des dépenses recouvrables du chef de la clause « d'agir et de travailler » (*sue and labour*), *infra* § 45, II, B 3°.

(85) Dans le même sens clause n° 9 de l'*Institute Time Clauses-Hulls* du 1/6/36.

Cette dernière déduction ne peut pas être faite sous la clause R. D. C., car celle-ci constitue un contrat séparé ; mais il y reste, quand même la possibilité de sous-estimation.

Tous les cas cités ci-dessus révèlent une sous-estimation qui, hors de rares exceptions, est purement volontaire. En effet, l'assuré cherche à réaliser par ce moyen une économie résultant de la différence de primes entre une assurance sous-estimée « tous risques » et une autre, pour la différence, contre perte totale seulement (T. L. O.).

Si les mesures citées plus haut redressent en partie la situation défavorable des assureurs, il reste quand même des cas où l'assuré peut se trouver en fait avoir réussi avec une telle combinaison d'assurances ; d'où une autre mesure très efficace de la part des assureurs qui, par la *Ten per cent* (10 %) *disbursement clause*, empêchent l'assuré, en cas de sous-estimation, de couvrir la différence par police T. L. O. ou tout autre moyen, pour plus de 10 % de l'évaluation, sous peine de nullité absolue de la police⁸⁶. Mais aucun inconvénient ne se révèle pour les assureurs quand l'assuré ne demande qu'à être couvert contre les « excédants » qui peuvent rester à sa charge par le fait de la règle proportionnelle et sous-estimation en cas de G. A., S/C, et recours de tiers ; si l'assuré s'offre à payer une prime supplémentaire, il n'y a aucune raison pour que la *Ten per cent disbursement clause* s'applique encore.

En effet, cette dernière clause admet parmi ses exceptions (sous la lettre f), la couverture complète de ces risques dits d'excédants, à condition qu'elle soit faite par la *Institute Excess clause* dont voici la première partie, la plus importante, de son texte⁸⁷ :

« La présente assurance est faite seulement contre le risque de non recouvrement total des avaries grosses, sauvetage, frais de sauvetage, frais afférents à la clause « d'agir et de travailler » et/ou réclamations sous la clause d'abordage de l'Institut, en vertu des polices sur corps et machines, en raison de la différence existant entre la valeur assurée ex-exprimée dans ces polices et la valeur saine (*sound value*) du navire, dans lequel cas la présente police payera l'excédent dans la proportion que porte la somme ici assurée à la différence entre la valeur saine et la valeur assurée du navire ou à la somme totale assurée contre les risques d'excédent si elle excède cette différence. »

C'est par cette clause que l'on réalise la police dite d' « excédant », qu'on appelle en anglais : *Excess policy* ou *Increased value policy*.

(86) *Supra* § 36, VI, B.

(87) Conditions du 1/7/27 ; après cette partie suit la clause F. C. & S. et, en dernier lieu, une clause de ristourne pour réalisation de cette assurance par consentement mutuel ; voy. traduction complète dans Smet, p. 807.

Pour mieux comprendre la manière dont joue cette assurance, nous prendrons plusieurs exemples pratiques. Supposons que cette assurance spéciale est faite pour: (I) une valeur plus grande que la différence entre la limite légale de la responsabilité de l'assureur pour abordage — ou, en cas d'avarie commune, etc., la valeur contributive du navire — et l'évaluation de la police sur corps; et pour (II) une valeur moindre que la différence entre les mêmes données. Pour plus de facilité, nous examinerons en premier lieu l'hypothèse d'un abordage où la police ordinaire corps couvrirait le recours de tiers au complet (4/4 R. D. C.) et non pas seulement pour les trois quarts.

Exemple I :

Assurance ordinaire au plein montant de	
l'évaluation	£ 16.000
<i>Increased value policy (Excess clause)</i> . .	10.000
Limite de la responsabilité de l'armateur .	22.000
Le règlement indemniserait complètement	
l'assuré car la différence entre £ 22.000	
et £ 16.000, est moindre que la somme	
assurée sous l' <i>Excess clause</i> , qui payera	
10.000/10.000 ^{es} de £ 6.000	6.000
et la 4/4 R. D. C., le reste	16.000
TOTAL	£ 22.000

Exemple II :

Les mêmes données sauf que :

<i>L'Increased value policy</i> est de £ 5.000. Alors la différence entre £ 22.000 et £ 16.000, étant plus grande que la somme assurée sous cette clause, elle ne payera que 5.000/6.000 ^{es} de 6.000		£ 5.000
et la 4/4 R. D. C. la même chose que dans l'exemple I, soit		16.000
TOTAL		£ 21.000

Quand il s'agit d'un excédent d'avarie commune, frais de sauvetage, etc., le calcul est fait exactement de la même manière, en somme assez simple.

Si en échange dans ces derniers cas il y a eu antérieurement une avarie particulière, le fait que le montant de celle-ci doit être déduit de l'évaluation de la police, complique légèrement le calcul. Voici un exemple :

Assurance corps pour le plein montant d'évaluation	£ 20.000
<i>Increased value policy</i>	5.000
Avarie commune, proportion du navire	6.000
Valeur contributive du navire	30.000

Montant de l'avarie particulière	2.000
<i>Règlement total. L'assurance corps payera :</i>	
Pour avarie particulière	£ 2.000
Pour avarie commune : une proportion de 6.000 égale au rapport de son évaluation, moins l'ava- rie particulière, et la valeur contributive du na- vire, soit 18.000/20.000 ⁸⁸ de 6.000	£ 3.600
Excédent est jusqu'ici 6.000 — 3.600 = 2.400. La police d'excédent étant moindre que la différence entre l'évaluation de la police sur corps moins l'avarie particulière (£ 18.000) et la valeur con- tributive du navire (£ 30.000), différence qui est de £ 12.000, elle ne payera que 5.000/12.000 de 2.400	£ 1.000
TOTAL	£ 6.600

Il y a eu même une contestation en justice relative à ce calcul, les demandeurs alléguant que la *increased value policy* était une assurance de responsabilité qui, quoique limitée, devait contribuer non proportionnellement jusqu'à l'épuisement de la limite : d'après cette thèse, reprenant notre exemple ci-dessus, les assureurs auraient dû payer, au lieu de £ 1.000, la somme de £ 2.400.

Le tribunal du Banc du Roi refusa de considérer ce contrat comme une assurance de responsabilité et, décidant qu'il y avait une assurance ordinaire avec indication seulement de la somme assurée et évaluation à déterminer comme par police ouverte, débouta la demande de l'assuré⁸⁸ ; c'est depuis cette espèce que les assureurs, pour éviter toute difficulté, ont rédigé la dernière partie de l'*excess clause* telle qu'elle apparaît encore aujourd'hui⁸⁹.

(88) *Holman & Sons v. Merchants Mar. Ins. Co.* (1919), 1 K. B. 383 ; *Idem*, Cour suprême des Etats-Unis, 27 mai 1929, Dor, 20, 269 et note ; Sentence arbitrale italienne, 7 janvier 1925, Dor, 11, 306 ; Trib. sup. hanséatique, 24 janv. 1923, Dor, 2, 104.

(89) Il y a une variante de cette clause faite pour l'assurance pour perte totale seulement (T. L. O.) : c'est la *Institute T. L. O. & Excess clause* du 1/1/36.

II

**La négligence des préposés de l'armateur, les vices cachés
et autres accidents, causes directes d'un dommage
(Inchmaree clause)**

This insurance also specially to cover (subject to the free of average warranty). loss of or damage to hull directly caused by the following :

Accidents in loading, discharging, or handling cargo, or in bunkering or in taking in fuel.

Explosions on shipboard or elsewhere. Bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in the machinery or hull.

Negligence of Master Mariners, Engineers or Pilots, provided such loss or damage has not resulted from want of due diligence by the owners of the vessel, or any of them, or by the Managers.

Masters, Mates, Engineers, Pilots, Crew not to be considered as part owners within the meaning of this clause should they hold shares in the vessel (90).

« La présente assurance couvrira aussi spécialement (sous réserve de la stipulation franc d'avaries), la perte ou dommages de la coque ou des machines résultant directement des causes suivantes :

Accidents en cours de chargement, déchargement ou manutention de la cargaison ou en charbonnant ou en prenant du combustible.

Explosions à bord ou ailleurs.

Eclatement de chaudières, rupture d'arbres de couche, ou tout autre défaut latent aux machines ou à la coque.

Négligence du capitaine, des marins, mécaniciens ou pilotes, pourvu que cette perte ou dommage ne résulte pas du manque de diligence raisonnable de la part du propriétaire du navire, de certains d'entre eux ou des gérants.

Les capitaines, seconds, mécaniciens, pilotes ou membres de l'équipage ne doivent pas être considérés comme copropriétaires, dans l'interprétation de cette clause, même s'ils possèdent des parts dans le navire ».

A. — ORIGINE DE CETTE CLAUSE

L'étude antérieure des risques énumérés par l'imprimé Lloyd's, nous a montré certains risques qui, à raison d'une

(90) *Institute Time Clauses-Hulls*, clause n° 7 ; *Institute Voyage Clauses Hulls*, n° 3, conditions du 1/6/36.

conception morale ou économique, ou à raison du fait qu'ils étaient de minime importance ou même méconnus au moment de sa rédaction, étaient soit exclus, soit non prévus par son texte ; malgré son origine moderne, la loi de 1906 ayant à la base la même police, a adopté la même position. Rappelons qu'il en est ainsi de la faute ou négligence des préposés de l'armateur, causes *directes* d'un dommage. Quelle que soit la personne ou le genre de préposés, quel que soit le degré — sauf si elle est frauduleuse et qu'ainsi elle constitue une *barratry* — ou sa nature, nautique ou commerciale, la faute ou négligence, cause directe d'un dommage, n'est pas à la charge de l'assureur, ni d'après le droit anglais, ni d'après la police du Lloyd's ⁹¹.

Sur ce point le droit anglais est resté isolé et en arrière du droit continental, où, en général, la négligence du capitaine et des marins est couverte de plein droit du chef et sous le titre de baraterie. Mais la pratique anglaise connaissait une clause très souvent introduite dans toutes les polices corps et qui, sous le nom de *Negligence clause*, couvrait les dommages à la coque et parfois aux machines dus à la négligence de tous les préposés possibles de l'armateur, d'une manière générale, ainsi qu'à l'occasion du chargement, déchargement ou approvisionnement du navire.

D'un autre côté, le développement de la locomotion à vapeur amena un nouveau risque que le texte si ancien de la police n'avait pas pu prévoir ; il s'agissait des accidents aux chaudières et machines causés par explosion ou tout autre moyen, dans les cas où la cause ne pouvait pas être attribuée à un des risques expressément prévus par la police comme, par exemple, la baraterie, le feu ou l'intrusion accidentelle de l'eau de mer.

Les assureurs prirent l'habitude de payer de tels dommages, autant à cause de leur libéralité traditionnelle, que sous l'impression que de telles pertes pouvaient juridiquement leur incomber du chef de la mention « tous autres risques » de la police du Lloyd's, conformément à la doctrine du *ejusdem generis*, posée par Lord Ellenborough ⁹². Le problème se posa plusieurs fois devant les Cours anglaises, et en ce qui concerne du moins l'éclatement des chaudières par explosion, sous pression ordinaire et par beau temps, le Banc de la Reine et la Cour d'appel condamnèrent les assureurs dans l'affaire de l'*Investigator*, West India and Panama Telegraph Co. v. Home and Colonial Marine Ins. Co. (1880), 6 Q. B. D. 51 ; cette affaire n'alla pas plus loin que la Cour d'appel, où les juges décidèrent qu'il y avait eu risque *ejusdem generis*, mais sans arriver à l'unanimité sur la ques-

(91) *Supra* § 39, II, B.

(92) *Supra* § 40.

tion de savoir s'il était *ejusdem generis* que le péril de mer ou que le feu⁹³.

En dehors de celles qu'il y eut avant, les réclamations qui furent soumises aux assureurs pour les motifs les plus invraisemblables, atteignirent après cette décision une telle proportion que le besoin impérieux d'une précision de la part de la Chambre des Lords se fit bientôt sentir ; la pratique en vint jusqu'à appeler l'expression « tous autres risques », du nom si suggestif d'*omnibus clause* ; et elle n'a d'ailleurs, depuis, cessé de le faire.

L'occasion ne tarda pas à se présenter lors de la fameuse affaire de l'*Inchmaree*, *Hamilton v. Thames and Mersey Marine Insurance Co.* (1886), 17 Q. B. D. 195, que les assureurs soulevèrent comme un *test-case* devant la Chambre des Lords (1887) 12 App. Cas. 484 ; R. I. D. M., III, 328. Dans cet arrêt, dont nous connaissons déjà les détails, la haute juridiction décida que l'explosion n'était pas un risque couvert par la police du Lloyd's du chef de *all other perils* et, par la même occasion, se livra à une interprétation approfondie de cette dernière expression (*supra* § 40).

C'est justement sur ce dernier point que le susdit arrêt s'avéra important pour les assureurs⁹⁴. Car, pour ce qui concerne le risque d'explosion, objet de l'affaire, les assureurs avaient toujours considéré normal de le garantir. La meilleure preuve en est que, immédiatement après la décision de la Chambre des Lords, les assureurs décidèrent à l'unanimité d'introduire dans toutes les polices cette clause additionnelle qui, d'après le nom du navire invoqué dans le litige, s'appelle la *Inchmaree clause*, et où, entre autres, le risque d'explosion de chaudières est expressément couvert.

B. — ETENDUE

1° Un bref regard sur le contenu de cette clause révèle son caractère hybride, car, en effet, elle couvre une nombre de risques assez différents comme nature et, pour partie, sans aucune liaison avec les circonstances auxquelles elle doit son nom et son introduction. On peut pourtant arriver à classer les divers risques y énumérés en trois catégories. La première consisterait dans le risque de dommage à la coque ou machines dû à la négligence des préposés de l'armateur dans des circonstances diverses, spécifiées par le texte⁹⁵. Cette partie était jadis couverte par une clause à part, qu'on appe-

(93) *Supra* § 40.

(94) La promulgation de la loi de 1906 ne changea rien à cette interprétation ; pour s'en convaincre les assureurs soulevèrent encore une contestation en justice portant sur la même question et la Chambre des Lords, fidèle à son arrêt sur l'*Inchmaree* ne changea pas d'avis, *Stott (Baltic) SS. Ltd. v. Marten* (1916), 1 A. C. 304.

(95) Le risque de dommages causés pendant le chargement et déchargement, fut introduit dans la clause en 1914.

lait la *Negligence clause* ; pour ce motif, il est encore très courant de voir désigner la *Inchmaree clause* du nom de la première. Une autre partie du texte couvre le risque d'explosion « à bord ou ailleurs ». Cette précision est une allusion au litige dit du *Nordland*⁹⁶, où les assureurs avaient payé les dommages subis par ce navire à la suite de l'explosion de quelques réservoirs d'essence situés sur le quai, le long duquel il était amarré, explosion qui ne fit d'ailleurs pas propager le feu au navire ; le litige fut porté uniquement devant un arbitre et celui-ci donna gain de cause à l'assuré ; les assureurs payèrent alors de la manière qu'on appelle *without prejudice*, c'est-à-dire, en se réservant le droit à un remboursement s'ils se décidaient à contester en justice le bien fondé de la réclamation d'indemnité. Mais cette dernière chose n'eut jamais lieu et la clause prévoit, au contraire, expressément ce risque. La dernière catégorie de risques est celle des vices cachés (*latent defects*) et cela explique le troisième nom sous lequel est encore désignée la clause : *Latent default clause*⁹⁷.

Il n'y a rien de particulier à signaler sur les deux premières catégories de risques, la rédaction du texte étant, à leur égard, extrêmement claire. Par contre, la partie relative aux défauts latents a soulevé les plus graves difficultés ; son interprétation nous retiendra un peu plus longuement.

2° Les assureurs anglais, comprenant l'importance croissante des avaries, suites des perfectionnements techniques dans la construction et les installations mécaniques du navire, ont voulu, pour des raisons de clientèle, prendre une partie de ce risque. Le cas s'est souvent présenté, depuis le moment de l'apparition des steamers, où la rupture des arbres de couche, ou la perte de l'hélice, etc., arrivées sans raison et bien avant le moment où l'on pouvait invoquer l'usure et la fatigue habituelles, avait causé soit des dégâts aux autres parties du navire, soit même sa perte. Avec le développement de la théorie de la cause efficiente, il arrivait que, dans les circonstances de fait, même si la perte ou les avaries s'étaient produites en dernier lieu à cause d'un péril de mer, on ne pouvait plus invoquer ce risque et que l'assuré avait à garder à sa charge tout le dommage ; dans le meilleur des cas, comme la plupart de ces pertes ne pouvaient être attribuées qu'à des défauts ou vices de fabrication des susdites parties, l'assuré n'avait qu'un assez hypothétique et assez restreint recours en responsabilité contre le construc-

(96) Cité par Clarus, *More Notes*, p. 3.

(97) L'équivalent de *L'Inchmaree clause*, dans l'*American Institute Hulls*, s'appelle : *Latent defect & negligence clause*.

teur du navire. L'importance de ce recours était, pour les armateurs, insignifiante vis-à-vis de la garantie que pouvait leur fournir une assurance ; surtout qu'en fait, la responsabilité du constructeur, s'étend rarement après le moment des triages de livraison. Sans que cela soit très certain, c'est probablement ces hypothèses que les assureurs entendirent couvrir par la partie : « rupture des arbres ou tout autre défaut latent aux machines ou à la coque ». Mais la pratique des dispatcheurs dans les premières années après l'apparition de cette clause, manifesta une interprétation — probablement la plus logique par rapport à sa rédaction — d'après laquelle elle avait une portée beaucoup plus générale : dans leur opinion tout défaut de la coque ou machines qui était relevé pendant l'époque où jouait la police, donnait à l'assuré droit à une indemnité. Sous cette manière de voir, la clause constituait une assurance contre l'« existence » de vices cachés. La principale conséquence pratique consistait, dans le fait que le remplacement des parties affectées d'un vice caché, étaient mis à la charge des assureurs de la police sous l'empire de laquelle la découverte était faite. Mais après un examen attentif de la clause, cette opinion qu'on ne pouvait justifier que par des raisons de clientèle, fut définitivement condamnée par les tribunaux. Dans l'affaire *Oceanic Steamship Co. v. Faber*⁹⁸, il s'agissait d'un navire, le *Zeelandia*, assuré pour 12 mois, à partir de mai 1902, « à et depuis son séjour à San Francisco ». La police contenait la *Inchmaree clause* qui, à cette époque et jusqu'en 1914, contenait la mention : « *This insurance... to cover... loss or damage caused through... any latent defect in the... hull* ». En octobre 1902, on découvrit une fissure à l'arbre de couche qui paraissait être entaché d'un vice caché, une fracture, dès sa construction en 1891, mais comme aucune expertise des *Lloyd's Register surveyors* n'avait réussi à la découvrir, on ne pouvait tenir l'armateur coupable de ne pas l'avoir aperçue jusqu'alors ; l'arbre de couche (*shaft*) fut condamné et aussitôt remplacé par un nouveau ; son prix de remplacement et d'installation fit l'objet de la présente action.

Rendant un jugement en faveur des assureurs, le juge Walton s'exprima ainsi : « L'effet et le sens de cette clause n'est pas que les assureurs garantissent que les machines du navire ne contiennent aucun défaut caché ni qu'ils s'obligent, si de tels défauts sont découverts sous l'empire de la police, à les réparer... Il faut qu'il y ait un défaut latent qui cause une perte ou dommage à la coque ou aux machines et que ces derniers soient causés pendant l'empire de la police sous laquelle la réclamation est faite »⁹⁹.

(98) (1906), 11 Com. Cas. 179 ; R. I. D. M., XXII, 347.

(99) Comp. solution dans le même sens proposé par Danjon, IV, 1329.

Passant ensuite au fond de l'affaire, il considéra qu'en l'espèce, la perte ou le dommage consistaient dans la cassure elle-même, mais que la cassure n'était que le développement d'un défaut caché — la fracture — devenu apparent par la suite ; qu'un défaut caché (*latent*) devenu apparent (*patent*) n'est pas visé par l'expression de la police « dommages aux machines par (*through*) un vice caché », le mot *through* devant être tenu comme signifiant « causé par » ou « en conséquence de ». « Dans un tel cas, je crois que la perte n'est pas le dommage causé par le vice caché, mais qu'elle consiste dans le vice caché lui-même et rien de plus ; un défaut caché devenant apparent c'est tout ce qui est arrivé... ce qui ne me semble pas compris dans la rédaction de cette clause. » Un deuxième motif invoquait le fait que même s'il en était autrement, la preuve que la fracture était survenue au cours de l'assurance n'avait pas été produite. En appel, les trois juges de la Cour confirmèrent à l'unanimité le jugement de Justice Walton, mais malheureusement à notre avis, ils mirent trop de poids sur le deuxième motif si contradictoire et faible par rapport à la parfaite argumentation que constitue le premier¹⁰⁰. Le même défaut constitue la seule critique qu'on puisse faire au jugement de l'affaire *Hutchins Brothers v. Royal Exchange Ass. Corp.*¹⁰¹, qui apparaît, par ailleurs, beaucoup plus important car trahissant une préoccupation visible d'établir des généralités sur le contenu de la clause.

L'espèce était la suivante : Le navire *Ellanine* fut assuré pour un an à partir de décembre 1908, par une police contenant la susdite clause ; en 1909, encore sous l'empire de la même police, une expertise constata une crevaisson dans l'arcasse de la poupe, arcasse qui — seule explication dans l'espèce — devait avoir été entachée d'un défaut de construction dès 1906, date du lancement du navire ; l'objet de l'action était la demande faite par les assurés du prix du remplacement de l'arcasse. Justice Scrutton débouta les demandeurs : « Le seul dommage est le défaut caché lui-même qui par fatigue et usure habituelles (*wear and tear*) devint apparent. Mais le vice caché ne surgit pas pendant l'empire de la police ; il existait en 1906 ; la seule différence est qu'un défaut latent antérieur est devenu apparent par fatigue et usure habituelles ; ...il devait être considéré comme une perte présumée dès 1906, si les vrais faits étaient connus ; ce qui est arrivé sous l'empire de la police est la découverte de la réalité. »

Cette argumentation, nous l'avons dit, pour si subtile qu'elle soit, n'est pas sans compliquer le problème en lui

(100) (1907), 13 Com. Cas. 28 ; 23 Times L. R. 673.

(101) (1911) 2 K. B. 398 ; 27 Times L. R. 217 ; R. I. D. M., XXVI, 698.

donnant une tournure dont la solution, quelle qu'elle soit, ne peut pas être celle de notre problème qui est complètement différent. En effet, il n'y a aucun doute que les pertes ou dommages arrivés avant ou après la période couverte par une police ne peuvent pas faire l'objet d'une réclamation sous cette police. Il est, d'autre part, très difficile de concevoir ce que cet éminent juge comprenait par « le défaut ne surgit pas pendant la police... mais est devenu apparent sous son empire » ; mais en évitant de faire des raisonnements absurdes, et prenant son argumentation comme un tout, il résulte par argument *a contrario*, que si l'assurance était faite pour une année à partir du lancement du navire et que si la fissure s'était produite sous son empire, la perte aurait été à la charge des assureurs. Or, tout le problème est de savoir si le remplacement d'une partie de la coque ou de la machine, motivé par son inutilité à cause d'un vice qui, de caché, est devenu apparent pendant l'assurance, est un risque à la charge des assureurs ou non ; et il ne peut l'être que si notre clause constitue une assurance contre l'existence des vices cachés, le mot « existence » signifiant « la découverte de ces vices pendant l'empire de la police » ; la subtile analyse à laquelle s'est livré le savant juge est, à notre avis, vu les circonstances et le fond de l'affaire, non seulement viciée mais encore inutile, puisque le deuxième motif du jugement n'a pas manqué de souligner que la clause ne pouvait pas constituer une telle garantie.

En effet, reprenant les arguments dont s'était servi Justice Walton dans l'affaire du *Zeelandia*, notre juge admit que la clause ne couvrirait que les pertes et dommages qui se produiraient « à cause » d'un vice caché devenant apparent pendant la police, et de plus, se livra à la construction d'un tableau général de ce qui est recouvrable de ce chef, fait dans les termes suivants :

« a) Perte totale réelle d'une partie de la coque ou des machines à cause (*trough*) d'un vice caché apparaissant et causant cette perte pendant la période de la police.

« b) Perte totale présumée (*constructive total loss*) dans les mêmes circonstances...

« c) Dommage à d'autres parties de la coque ou des machines arrivant pendant l'empire de la police à cause d'un vice caché, même si ce dernier commençait à exister avant la période de la police ¹⁰².

.....
 « Le vice caché préexistant n'est pas, par lui-même, un dommage qu'on puisse recouvrir, même si par fatigue et usure habituelles, il devient visible pendant la police. »

(102) N. A. Remarquer la contradiction apparente avec le premier motif dont nous avons critiqué l'utilité et la manière d'argumentation.

Confirmé à l'unanimité par la Cour d'appel¹⁰³, ce résumé constitue aujourd'hui la meilleure et la seule — la Chambre des Lords n'étant pas encore intervenue — interprétation jurisprudentielle de cette partie de la clause *Inchmaree*.

Un exemple d'application concrète de cette interprétation fut donnée par le même juge dans l'affaire *Wills and Sons v. The World Marine Ins. Ltd.* (reproduite seulement dans le *Times*, numéro du 14 mars 1911). L'assurance était faite sur un dragueur ; un anneau de la chaîne montante de l'échelle des seaux se rompit sans raison, et toute l'échelle et les seaux tombèrent, causant des avaries à la coque et aux machines. Le juge Scrutton condamna les assureurs, sous la clause, en considérant que l'anneau s'était rompu non pas par la fatigue et l'usure habituelles, mais à cause d'un défaut latent et qu'il ne fallait pas tenir compte du fait qu'en l'espèce, le vice fut prouvé avoir existé longtemps avant le commencement de la police, mais en l'état caché ; les avaries étant la « conséquence » de ce défaut latent elles incombaient, d'après la clause, aux assureurs. Il reste encore un très petit nombre d'affaires solutionnant d'autres points techniques, relatifs aux machines, et qui nous apparaissent, en échange, très peu satisfaisantes et comme ayant compliqué la question déjà assez peu claire par elle-même¹⁰⁴. Le fait que les assureurs anglais, assez prudents d'habitude, n'ont pas encore cru nécessaire d'ajouter à la clause une mention par laquelle ils stipuleraient clairement que le remplacement¹⁰⁵ des pièces affectées d'un vice caché n'était pas garanti par l'assurance est, pour le moins, étonnant. Pourtant, en 1914, lorsque l'on ajouta le risque des opérations de chargement et de déchargement, les assureurs remplacèrent d'une manière plutôt naïve, croyons-nous, le mot *trough* par : *directly caused*. La preuve de l'insuffisance de cette dernière modification, est le fait que, en février 1928, une réunion de l'Institut des assureurs de Londres passa la suivante résolution : « Cette assemblée est d'avis que les assureurs ne sont pas tenus du remplacement d'un objet renfermant un vice caché si le développement en vice apparent, est dû seulement à la fatigue et usure habituelles. » Cette résolution est vraiment singulière, bien qu'elle émane de la part du fameux « Comité Technique » de l'Institut. En effet, la lecture de ce texte permet de conclure que les assureurs prennent à leur charge les pièces affectées d'un vice caché lorsque ce dernier devient

(103) 27 *Times L. R.* 483 ; *R. I. D. M.*, XXVII, 241.

(104) Arnould, II, sect. 861 a.

(105) Ce n'est pas à cette préoccupation qu'est due la *Institute Replacement clause* ; cette clause qui sert à l'assurance des machines en tant que marchandises, n'a pour objet que de limiter le montant de l'indemnité à la plus petite somme d'entre le coût du remplacement d'une partie, et le prix entier de la machine.

apparent à la suite d'un « accident ». Il est d'ailleurs assez difficile de pouvoir distinguer la part vice caché et celle péril de mer ou autre risque, en cas d'accident ; il en est surtout ainsi quand il y a vétusté accompagnée d'un péril de mer, car, de par la nature et les conditions dans lesquelles se font les assurances corps, la vétusté ne peut pas être considérée comme un vice propre¹⁰⁶. Pourtant lorsque, exceptionnellement, on arrive à établir qu'une perte est due uniquement à un vice caché qui est devenu apparent lors d'un accident, cette perte n'est certainement pas à la charge des assureurs, ni d'après l'article 55-2° c du M. I. A., ni d'après l'interprétation jurisprudentielle de la *Inchmaree clause*. Et nous ne croyons pas que par ladite résolution les assureurs aient voulu faire exception à cette règle. S'il s'agissait vraiment d'une mesure de prudence, l'introduction d'une clause comme « en aucun cas le remplacement des pièces affectées d'un vice caché ne sera à la charge des assureurs », qui est celle que complète l'équivalente de l'*Inchmaree clause* de la police française sur corps de 1928 (Conditions particulières, § 12) aurait solutionné la question d'une manière plus simple et bien plus efficace¹⁰⁷. L'attitude des assureurs anglais apparaît d'autant plus inexplicable qu'à partir du 1^{er} janvier 1928, donc avant la susdite résolution de l'Institut, l'imprimé de l'*American Time Hulls* — qui contient des clauses élaborées par l'*American Institute of Marine Underwriters* d'accord avec le *London Institute* — a été modifié dans le même sens ; les mots : « à l'exclusion, pourtant, du coût et frais de réparation ou remplacement de la partie défectueuse » furent introduits après « *or through any latent defect in the machinery or hull* » de la *Latent defect and negligence clause*, reproduction exacte de la clause *Inchmaree* ; et ceci, quoique l'interprétation jurisprudentielle de la vieille clause soit aux Etats-Unis la même qu'en Angleterre¹⁰⁸.

3° *Exception de négligence*. — La faute de l'assuré ou de ses préposés, cause « directe » d'un dommage, n'est pas un risque garanti par l'assurance ordinaire (§ 39, II, B). Si cette clause fait une exception pour les fautes des préposés, elle n'entend pas en faire de même en ce qui concerne celles commises par l'assuré lui-même ; sans qu'il y ait, d'ailleurs aucune impossibilité légale s'y opposant, son silence à cet égard ne laisse place à aucun doute. D'un autre côté, la clause ajoute qu'elle ne couvre les conséquences d'un vice caché, qu'à condition « que cette perte ou dommage ne résulte pas du manque de diligence raisonnable (*due diligence*) de la

(106) Ripert, III, 2708.

(107) Le rappel de l'*Inchmaree clause* dans Ripert, III, 2708 *in fine*, est fait d'une manière assez imprécise, car il permet de supposer, ce qui n'est pas exact, que la susdite mention existait aussi dans les *Institute Time clauses*, (n° 8) de 1921.

(108) *Middleton S. Borland (f. Receiver) v. Standard Mar. Ins. Co Ltd.* (1925) *American M. C.* 1116 et *Dor*, 12, 214 ; *Cour du District de Maryland*, 9 fév. 1934, *Dor*, 31, 147.

part des propriétaires du navire, de certains d'entre eux ou des gérants » ; comparer dans le même sens l'*American Hulls* ; Police française sur corps, 1928 (conditions particulières, § 12). Cette mention n'est pas une simple précaution de la part des assureurs, car juridiquement ils auraient été tenus, en vertu de l'article 55-2° du M. I. A. ; il s'agit en effet de la conséquence d'un risque couvert — le vice caché — cause immédiate d'un dommage, quoi qu'elle ne se serait pas produite sans la négligence de l'assuré (Trinder and Co. v. Thames and Mersey Ins. Co., *infra* § 42, II, B). Mais cette situation spéciale que crée le deuxième alinéa de l'article 55, seule origine, dans notre opinion, de ladite mention, n'empêche pas qu'autrement le vice caché soit un risque exclu de l'assurance ordinaire. Ainsi, même si on voulait voir sous le vice propre la faute de l'assuré, raisonnement étranger à la doctrine anglaise, on ne pourrait pas dire, du moins pour le droit anglais, que faute de toute idée de culpabilité les *vices cachés* du navire, que l'armateur le plus diligent est dans l'impossibilité de constater, sont à la charge des assureurs, ainsi que l'affirme, pour le droit français, une partie de la doctrine française (Ripert, III, 2707 et 2708 ; *contra*, Smet, n° 278).

4° *Exception de la franchise.* — L'expression en tête de la clause : « *subject to the free of average warranty* », fait allusion à l'application de la franchise d'indemnité de 3 % du *Memorandum* de la police, ou à la clause 3 % *warranty* de *Institute Hulls* ; l'étude ultérieure du *Memorandum* nous aidera à comprendre les détails d'application de cette mention (§ 49). Il y a pourtant d'autres clauses des conditions sur corps de l'Institut qu'il faut rappeler car se rattachant à cette mention. En Angleterre, comme on le verra, la franchise des réclamations ne dépassant pas 3 %, n'empêche pas que, une fois ce taux atteint, l'indemnité soit payée en entier sans déduction de cette franchise (§ 49, III, A). Supposons alors que, dans une assurance à temps, une avarie ne dépassant pas 3 % se produise entre deux ports et qu'elle soit suivie par une autre ne dépassant pas non plus le même taux ; une clause de l'Institut, la *Voyage Clause*, introduite en faveur des assurés, permet le rapprochement de ces deux avaries pour que, si le taux de 3 % est dépassé, elles ne fassent qu'une, si les deux *iter navis* peuvent être considérés, d'après les normes posées par la clause, comme un seul « voyage »¹⁰⁹.

Une autre clause technique précise ce qu'il faut considérer comme faisant partie de la coque et ce qui constitue les « machines » pour que, vu la pratique des évaluations séparées,

(109) *Institute Time Hulls*, Clause n. 15 ; conditions du 1/6/36 ; voy. aussi *infra* § 49, III, B 1^{re}.

le taux de la franchise puisse être atteint plus facilement ¹¹⁰.

La susdite mention n'existe pas, bien entendu, dans les conditions *F. P. A. Absolutely* ou *Free of Damage Absolutely* où il y a franchise de toute avarie ; la *Inchmaree Clause* ne s'y applique que pour la perte totale réelle ou présumée.

(110) *Ibid.*, Clause n° 11.

§ 42

**RISQUES EXCLUS PAR LE TEXTE,
LA LOI ET LES CLAUSES USUELLES**

Sous ce titre, nous nous proposons de donner un tableau d'ensemble des risques ordinairement exclus par « l'assurance » du Lloyd's. A ce sujet, il n'y a aucune différence entre une assurance du Lloyd's et une assurance faite par une autre police anglaise. Il aurait pourtant été très difficile sinon impossible de nous limiter aux seuls risques exclus par le texte de notre police ; car de cette manière on n'aurait pu trouver que deux clauses qui excluent expressément quelque risque : la *Free of capture and seizure* et la *Frustration clause* (*infra*, sous-sect. V). L'on comprend alors pourquoi on fait appel aux clauses invariablement introduites par les parties contractantes dans le même but. En invoquant aussi la loi nous ne dépassons nullement le cadre restreint de notre sujet. En effet, une loi commerciale n'est, en général, et sur la plupart des points, que la confirmation d'une pratique traditionnelle. Plus que tout autre le M. I. A. de 1906, confirme cette règle, car il ne représente qu'une codification de l'interprétation jurisprudentielle de la pratique et, plus exactement, de la pratique traditionnelle d'assurance par la police du Lloyd's. Quand cette dernière loi parle donc d'un risque exclu, elle ne fait que confirmer ou infirmer une décision antérieure qui, ayant interprété le sens d'un terme par lequel on désignait dans la police un risque couvert, a trouvé par argument *a contrario* qu'un tel autre risque devait être considéré comme exclu ; et cela est réellement vrai pour presque chaque mot du texte. Ce n'est donc que dans un sens purement littéral qu'il faudra comprendre, dans notre titre, la distinction « texte » et « loi ». En réalité, nous en sommes encore à interpréter l'imprimé du Lloyd's, mais cette fois-ci à l'aide de la loi, non pas dans sa lettre, mais dans son esprit.

I

Changement volontaire de voyage, route, vaisseau et retard dans la conduite de l'expédition

Toutes ces questions ont déjà fait l'objet de quelques explications précédentes à l'occasion de l'étude des expressions *at and from* (*supra* § 26), *Ship called the...* (*supra* § 28, I), *to touch and stay* (*supra*, § 34), etc. Il en est de même des clauses qui, au contraire, couvrent ces risques.

II

Faute de l'assuré

A. — Un principe universel de droit d'assurances, tient l'assureur pour non responsable de la faute de l'assuré et de ses préposés. Mais si certains détails¹ prouvent que la règle *si casus evenit culpa assecurati non tenentur assecratores* n'est pas étrangère au droit d'assurances anglais, il faut cependant constater que le droit positif et la pratique de ce pays l'ont lentement abandonnée et ceci nous semble certainement être un signe de progrès intelligent. Aujourd'hui on peut même dire sans exagération que, malgré ce principe à sa base, l'assurance anglaise ne laisse à la charge de l'assuré, sauf peu d'exceptions, que les pertes provenant de son acte intentionnel ou en d'autres mots de sa fraude, et encore seulement de sa fraude personnelle.

Commençons en effet par distinguer les deux principaux cas : d'une fraude de l'assuré ou de ses préposés et d'une simple faute ou négligence des mêmes personnes. Dans le premier cas, le fait de l'assuré décharge l'assureur tandis que le fait de ses préposés sont couverts à titre de *barratry*. Pour ce qui est du deuxième, la faute ou négligence des préposés d'un assuré déchargent aussi en principe l'assureur². Mais des raisons d'équité et le but même de l'assurance ont amené la jurisprudence à faire une deuxième distinction. Les pertes dues immédiatement à un péril couvert, même si elles ne se seraient pas produites sans la faute ou la négligence des préposés de l'assuré, resteront à la charge de l'assureur. Et, au contraire, dans les cas très rares où la perte est causée « directement » par la négligence ou faute des préposés de l'assuré, elles déchargent l'assureur ; il en est de même, bien entendu, de la faute personnelle de l'assuré, cause directe d'un dommage.

(1) *Supra* § 39, II, B.

(2) *Supra*, § 39, II, B.

Juridiquement cette distinction fut faite au moyen de l'application de la *causa proxima*. La loi de 1906, article 55, a confirmé toutes ces solutions dont nous avons vu les détails et certaines conséquences particulières au droit anglais à l'occasion de l'étude du risque de baraterie³ à laquelle il suffit de se référer. A ce sujet, il reste encore quelques observations à faire.

B. — L'assureur est-il responsable aussi de la perte due à la faute ou à la négligence personnelles de l'assuré quand la dernière cause d'une perte a été un risque couvert ?

L'application logique de la *causa proxima* ne permet pas de faire de distinction entre l'assuré ou ses préposés. Et en effet, avant la loi de 1906, une affaire *Trinder and Co. v. Thames and Mersey Ins. Co.*⁴, eut à se prononcer sur cette question et condamna l'assureur. Une perte totale de fret fut réclamée par un armateur dont le navire échoua. Les assureurs prouvèrent que l'échouage était dû à une faute du capitaine, le demandeur, qui était en même temps copropriétaire du navire. Il s'agissait donc de savoir si au moins pour ce dernier, sa propre faute lui est opposable. En première instance, et en appel (où l'affaire s'arrêta) les assureurs furent déclarés responsables car, ainsi que le dit le président de la Cour d'appel, *Smith L. J.* : « il n'y a aucune garantie de la part d'un copropriétaire qu'il ne sera pas coupable de négligence ou faute de navigation (non intentionnelle) et que d'ailleurs un assureur étant responsable des pertes causées directement par un risque couvert, il importe peu et on ne peut faire aucune différence entre son propre fait et celui de ses préposés, cause lointaine du dommage, du moment qu'ils ne sont pas frauduleux ».

La loi de 1906, dans son article 55-1° et 2°, semble confirmer cette jurisprudence car elle ne fait aucune distinction dans le sens opposé, mais au contraire stipule que seulement la faute « intentionnelle » (*wilful misconduct*) de l'assuré exonère l'assureur (art. 55-2°).

Mais il y a aussi l'article 78 de la même loi qui, après avoir énuméré les dépenses recouvrables sous la clause « d'agir et de travailler » (*sue and labour clause*) stipule dans sa dernière section « qu'il est du devoir de l'assuré ou de ses préposés, dans tous les cas, de prendre toutes les mesures raisonnables pour empêcher ou diminuer la perte » (art. 78-4°). Si cette dernière disposition était prise à la lettre, non seulement la jurisprudence *Trinder and Co v. Thames and Mersey* précitée, n'aurait plus de valeur, mais toute la portée de l'article 55 se trouverait non pas limitée, croyons-nous, mais

(3) *Supra* § 39, II, B.

(4) (1898), 2 Q. B. 114 ; d'ailleurs la même chose avait été affirmée à titre de *dicta*, par le juge Kelly dans *Kidston v. Empire Ins. Co.* (1867), L. R. 2 C. P. à la p. 365.

inapplicable. Le devoir imposé par l'article 78-4° est dépourvu de toute sanction expresément prévue par la loi ; d'un autre côté, bien que certains auteurs anglais le prétendent, la jurisprudence anglaise, à la différence de la jurisprudence américaine, n'a jamais sanctionné l'existence d'une telle obligation. Dans la onzième édition du traité d'Arnould (vol. II, sect. 799, a), MM. Hart et Simey, remarquent la même contradiction⁵ et doutent de l'existence d'un tel devoir.

Nous verrons d'ailleurs à l'occasion de l'étude de la clause « d'agir et de travailler », elle-même ne stipulant qu'une faculté et non pas un devoir de l'assuré, les considérations spéciales qui empêchent d'affirmer l'existence d'une telle obligation dans le droit anglais⁶.

La disposition peu heureuse de l'article 78-4° apparaît comme une loi « imparfaite » dans le sens juridique et commun de cette expression. En dehors d'une partie moderne de la doctrine se prononçant dans ce sens⁷, la rare jurisprudence qui s'est occupée indirectement de cette difficulté, est d'accord pour affirmer que, quelle que soit sa force, l'article 78-4° ne peut, en tout cas, s'opposer au texte clair de l'article 55 de la même loi⁸.

C. — Indiquons, pour mémoire, qu'il y a des cas où la faute de l'assuré décharge l'assureur, même si la cause dernière d'un sinistre a été un risque couvert. Il en est ainsi en cas de nomination d'un capitaine manifestement incompétent, d'un équipage insuffisant, ou de l'envoi en mer d'un navire en mauvais état, c'est-à-dire dans tous les cas qui rentrent dans la notion d'« innavigabilité » (*unseaworthiness*). Il ne s'agit là que d'une violation d'une garantie légale (*implied warranty*). Il en est de même en cas de violation d'une garantie expresse conventionnelle (*express warranty*). Dans ces cas spéciaux, questions de droit général en dehors de notre sujet⁹, il ne faut voir que des applications simples des principes du droit des obligations conventionnelles ou légales et non pas quelque exception à l'article 55 de la loi de 1906¹⁰.

III

Vice propre, fatigue et usure habituelles, coulage et bris, déchet de route

Au cours de l'étude du risque de *perils of the seas*, nous

(5) *Idem*, Bosc, pp. 188 et 229.

(6) *Infra* § 45, I, B.

(7) Hart et Simey, dans Arnould, II, sect. 799 a ; Gow, p. 122, note 1.

(8) Gaunt v. British & Foreign Ins. Co Ltd (1920) 1 K. B. 903 à la p. 917 et dans la Chambre des Lords (1921) 2 A. C., p. 65.

(9) Pour les « Warranties » v. Smet nos 137 à 141 ; Bosc, p. 108 à 171 et *infra* § 48, II, B. 4°.

(10) *Contra* dans l'opinion de MM. Sohr et Dooselaere, *op. cit.*, n° 869.

avons indiqué comment, à travers l'interprétation jurisprudentielle de cette expression, s'est dégagé le principe que tous les dommages causés par vice propre (*inherent defect* ou *inherent vice*), par fatigue et usure habituelles (*ordinary wear and tear*), coulage et bris (*leakage and breakage*), etc., restent à la charge de l'assuré.

C'est de cette idée que le risque de mer ne comprend dans l'assurance que des pertes accidentelles et fortuites « qui pouvaient mais ne devaient pas nécessairement se produire »¹¹ que par argument *a contrario* on est arrivé à l'exclusion des susdits risques.

Toutes ces exclusions sont aujourd'hui expressément confirmées par l'article 55-2° du M. I. A.

Nous n'indiquerons à leur propos que certains aspects de cette question qui n'ont pas encore fait l'objet de quelque exposé dans les ouvrages français de droit comparé et concernant surtout l'assurance spéciale, ou l'exception à la non couverture de ces risques.

A. — L'ASSURANCE CORPS

1° La distinction entre la fatigue et usure habituelles, d'une part, et le vice propre et périls de la mer causés d'un sinistre, d'une autre, est extrêmement difficile ; et en Angleterre comme partout ailleurs, elle constitue une pure question de fait.

La preuve de l'existence d'un des susdits risques exclus, preuve assez compliquée et presque impossible en cas de perte totale, incombe à l'assureur. A ce propos les solutions jurisprudentielles anglaises sont identiques à celles du continent. Les certificats de visite et le sévère contrôle institué et rendu obligatoire en 1891 par le *Board of Trade*, constituent des présomptions de fait de bonne navigabilité, de même que leur absence ou d'autres faits peuvent constituer des présomptions contraires¹². En ce qui concerne, d'abord, le vice propre, cause exclusive d'un dommage, il n'est pas douteux qu'il décharge l'assureur. Mais s'il est accompagné d'un risque assuré, c'est à la pure appréciation du juge qu'il appartient, sur la preuve fournie par l'assureur, de décider quelle est la cause à laquelle on puisse attribuer la perte ; il peut même se livrer à une ventilation¹³.

Parmi les divers faits qui sont tenus pour des vices propres, il y a lieu de distinguer comme présentant des difficultés spéciales, la vétusté et les vices cachés. La vétusté

(11) Lord Herschell dans *The Xanto* (1887) 12 App. Cas., p. 509.

(12) Arnould, II, sect. 776-778 ; Cour d'appel des Etats-Unis (3° circuit), 27 juin 1922, Dor, 2, 352 et note.

(13) Arnould, II, sect. 777 ; Phillips, II, sect. 1505 ; Comp. Ripert, III, 2709.

(*decay*) du navire ne peut être considérée comme un vice propre que dans le cas exceptionnel où elle est clairement la seule cause de la perte ou de l'avarie.

Ce cas, soigneusement distingué du vice caché et des diverses hypothèses qui constituent l'état d'innavigabilité, peut être ramené à la fatigue et usure habituelles (*wear and tear*), risque qui n'est pas à la charge de l'assureur. Mais si au contraire, il y a eu risque de mer aggravé par la vétusté, les assureurs doivent en principe être tenus, car, sous réserve des mêmes distinctions et hors cas de fraude, ce danger a été considéré par lui au moment de la formation du contrat, et sur la base des constats ou consultation des registres de classification, a fait l'objet d'une prime plus forte. Cette distinction n'est considérée par la doctrine et la jurisprudence, que d'une manière succincte et indirecte, à l'occasion de l'étude du risque de l'usure et fatigue habituelles ; mais un examen attentif de ces sources permet cette conclusion qui découle, d'ailleurs, de la nature même de l'assurance sur corps, considérée comme sur le continent ¹⁴.

En ce qui concerne les vices cachés (*latent defects*), ni la jurisprudence ni la doctrine n'ont hésité pour tenir ce risque pour non garanti. D'ailleurs, dans le droit anglais, rien ne permet de distinguer ce risque de celui de vice propre en général (*inherent vice*). Les deux ont la même base d'exclusion, origine de l'article 55-2° c du M. I. A., à savoir que le risque n'a rien de fortuit mais doit nécessairement se produire. L'avantage de ce raisonnement est justement dans le fait d'être simple. L'analyse de la faute de l'assuré qui se cache sous le vice propre ¹⁵, sans être étrangère au droit anglais, n'a jamais, à notre connaissance, été employée par la doctrine ou la jurisprudence de ce pays. Si dans les vices cachés on pouvait éliminer l'idée de la culpabilité et introduire celle de la responsabilité du fait de la chose, on arriverait d'autant plus à la même solution, car le droit anglais n'admet pas que l'assurance maritime ordinaire d'une chose emporte aussi celle de la responsabilité du fait de cette chose ¹⁶.

C'est peut-être au défaut de cette analyse qu'il faut attribuer le fait que la jurisprudence anglaise ne soit pas arrivée, par application des principes d'équité, à une solution contraire en ce qui concerne les vices cachés. En revanche, les assureurs comprenant la position inique de l'assuré, ont introduit, sans prime supplémentaire, une clause appelée *Inchmaree*, par laquelle ils couvrent, sous certaines condi-

(14) De Courcy, *Le vice propre de la chose (Questions)*, I, p. 319 ; Ripert, III, 2708.

(15) Ripert, III, 2708.

(16) *Supra* § 41, I, A.

tions, les conséquences du vice caché ; la validité d'une telle assurance, comme la possibilité d'assurer le vice propre, ne fait plus de doute en droit anglais¹⁷ ; vu son importance et son introduction unanime dans toutes les polices anglaises, sans exception, la *Inchmaree clause* a fait déjà, de notre part, l'objet d'une étude spéciale (*supra*, § 41, II).

2° La distinction entre la fatigue et l'usure habituelles (*wear and tear*) et le risque de mer présente des difficultés bien plus grandes que celles du vice propre ; la distinction entre ces deux risques, le premier exclu et le second garanti, est une pure question de fait et ne permet aucune solution de principe¹⁸ ; la ventilation ou l'exclusion complète de toute indemnité est en fonction de la preuve qui incombe à l'assureur et les difficultés matérielles de son administration ne s'est jamais dénouée en la faveur de ce dernier. C'est pour éviter cet obstacle que les assureurs anglais ont introduit certaines clauses qui, mettant fin à toute contestation, s'opposent à toutes réclamations relatives à certaines pertes raisonnablement attribuables au *wear and tear*. Ainsi est née, à côté de la notion légale et littérale, une notion « technique » et artificielle de *wear and tear*, qui présente la caractéristique de régir l'assurance anglaise non pas par des stipulations expresses, mais, le plus souvent, en vertu de la force de l'usage qu'on attribue aux règles de la pratique qui les a établies, Arnould, II, sect. 777.

La plupart de ces règles, dont nous ne ferons que mentionner l'existence, furent établies au Lloyd's et, après avoir fonctionné sous le nom de *Customs of Lloyd's*¹⁹, complétées et accueillies dans les *Rules of Practice of the Association of Average Adjusters*²⁰. Parmi les plus connues, citons — comme excluant la responsabilité des assureurs — les règles dites de : *Sails lost* (voiles détruites) et *Rigging chafed or strained* (agrès détruits par frottement ou tension), les deux étant des anciens usages du Lloyd's de 1876. Un autre vieil usage du Lloyd's consistant à ne pas payer les dommages à la coque au-dessous de la ligne de flottaison, sauf en cas d'échouement, échouage ou contact avec une autre substance que l'eau, a dû, à la suite d'une jurisprudence qui lui déniait la qualité d'usage général, être incluse dans une clause connue sous le nom de *Metalling clause* ; introduite à une époque où la coque des navires était en bois ou simplement couverte de cuivre, cette clause évitait la difficile distinction entre la mauvaise construction de la cale (*caulking*), l'usure

(17) Pour la jurisprudence, voy. Dor, 2, à la p. 364-365.

(18) Stevens, *op. cit.*, p. 168 ; Mc. Arthur, *op. cit.*, pp. 110-113 et 220 et s. ; Gow, p. 213 ; Phillips, II, sect. 1105.

(19) Voy. sens de cette expression, *infra* § 46.

(20) Voy. texte des dernières règles dans Dover, *op. cit.*, pp. 442 à 473.

par putréfaction (*rot*) ou vermine (*worms*) et le risque de mer²¹ ; de nos jours, elle est naturellement peu employée.

Avec l'introduction des navires en fer ces règles qui s'appliquent aux navires de pêche et aux yachts ont perdu beaucoup de leur importance.

C'est à la même idée de *wear and tear* qu'est due la fameuse règle de déduction forfaitaire d'un tiers « du vieux au neuf » (*allowance of one-third new for old*)²², et non pas, comme la déduction séparée de la valeur du débris (*deduction of old materials*), à l'enrichissement illégal de l'assuré²³.

Nous ne pouvons pas entrer dans les détails de cette question ni exposer les nouvelles distinctions basées, comme dans la police française de 1928 (art. 18, § 5), sur l'âge du navire, car ils font partie du problème de l'indemnité d'assurance, question de droit général, en dehors de notre sujet. Il faut pourtant rappeler qu'à la différence des polices des autres pays, la police du Lloyd's ne fait aucune mention de ces déductions qui s'appliquent néanmoins comme si elles faisaient partie du contrat, en vertu de la force de l'usage ; cette base d'application rend d'ailleurs inutile la disposition de l'article 69-1° du M. I. A., à savoir que le paiement de l'indemnité se fait « moins les déductions d'usage ».

Les polices ne contiennent au contraire que des clauses qui excluent la déduction du vieux au neuf ainsi qu'elle devrait être appliquée par le règlement d'avarie fait par un dispa-cheur anglais. En effet, depuis que le fer et l'acier ont remplacé le bois comme matériaux des navires et depuis que les assureurs ont à leur disposition des moyens de contrôle et de calcul des risques plus perfectionnés, les déductions du vieux au neuf, par tradition encore appelées « des tiers » (*of thirds*), ont beaucoup perdu de leur importance par l'introduction unanime d'une clause stipulant le défaut de cette déduction dans l'indemnité pour tout genre d'avarie :

« Avarie payable sur chaque estimation ou sur le tout sans déduction des tiers pour vieux au neuf, que l'avarie soit particulière ou commune. »

Cette clause fait aujourd'hui partie des *Institute Time Clauses*²⁴, des *Institute Yacht Clauses*²⁵ et de l'imprimé de

(21) Texte dans Gow, p. 213^c ; Comp. avec art. 4-3° de la police française sur corps du 1^{er} nov. 1928, qui exclue la piqure des vers sur les parties non protégées par un doublage métallique.

(22) Gow, p. 221.

(23) La pratique anglaise, contrairement à la doctrine, et à la différence de la pratique américaine et française, fait la déduction du « vieux au neuf » avant la défalcation des vieux matériaux du prix des réparations, Arnould, II, 1030 ; voy. aussi Bosc, pp. 212-213 et Smet, n° 530.

(24) Hulls-Clause, n° 10, conditions du 1/6/36.

(25) Clause n° 6, conditions du 1/6/36.

l'Institut, pour les assurances de navires hollandais (*Dutch Hull Form*) ²⁶. Il n'y a que pour les vieux navires en bois et fer où il existe encore une clause qui, d'une manière indirecte, prévoit cette déduction pour les parties en bois : « En cas de réclamation, le tiers pour vieux au neuf ne sera pas déduit du prix des réparations métalliques de la coque, mâts et espars » ; de même les *Institute Lake Time Clauses* (conditions du 1/4/33) stipulent la déduction d'un tiers pour les réparation classées en avarie particulière, de navires en bois, ou en bois et fer (*composite*). La règle de déductions ainsi dite « des tiers » ne s'applique plus que dans le règlement d'avarie commune où, en effet, rien ne permet à l'armateur de s'enrichir aux dépens des autres parties intéressées, en remettant son navire en meilleur état qu'avant le sinistre. Ainsi il est important de bien comprendre que la clause « sans déduction des tiers » a pour effet de donner à l'assuré une *indemnité* complète pour les réparations classées en avarie commune ; mais dans le *règlement d'avarie commune*, le montant des mêmes réparations ne figurera dans la masse débitrice que sous déduction du vieux au neuf ²⁷. A ce propos, il suffit de rappeler que la pratique anglaise ainsi qu'elle est résumée dans les *Rules of Practice* n^{os} 28 et 53 est très similaire, quant au fond et à la forme, à la Règle XIII et XIV d'York et Anvers, 1924.

B. — L'ASSURANCE SUR FACULTÉS

1° L'exclusion du vice propre dans l'assurance sur facultés présente des difficultés bien plus grandes que dans l'assurance sur corps, quoique l'origine que lui donne la jurisprudence anglaise, confirmée aujourd'hui par l'article 55-2° c, soit fondée sur des motifs juridiques communs aux deux assurances ²⁸. Les règles théoriques ne diffèrent pas beaucoup des règles continentales car il y a identité de principes juridiques à la base de l'exclusion ²⁹ ; la preuve du vice propre incombe à l'assureur et la ventilation entre les dommages produits par un risque assuré et le vice propre constitue une simple question de fait qui, à l'aide des circonstances, de la nature de la chose et de l'usage des lieux, est soumise à la pure appréciation du juge ³⁰.

Le droit anglais exclut ainsi la responsabilité de l'assureur

(26) Clause n^o 11, conditions du 1/6/36.

(27) Voy. exemples pratiques du calcul de l'indemnité et différences avec calcul du règlement d'avarie commune, Clarus, *More Notes*, p. 48 et s.

(28) *Supra* § 39, I, A.

(29) Arnould, II, sect. 778 et note (y).

(30) Voy. étude de M. Léopold Dor et A. Choteau, *Le concours du vice propre et du risque convert dans l'assurance facultés*, Dor, 21, 12.

pour les pertes dues au déchet ou feinte de route normaux (*loss of weight, shortage* ; pour les vins : *ullage* ; et en général *inevitable depreciation* ou *waste*), coulage et bris habituels (*ordinary leakage and breakage*), buée de cale ordinaire (*sweat*)³¹ ; ou, tenant toujours de leur nature mais pour cause interne, les pertes dues à la décomposition (*rot*) comme pour les aliments, à la combustion spontanée (*spontaneous combustion*) comme pour le charbon et les substances chimiques, à l'échauffement (*heating*) comme pour la farine, etc., aspects du vice propre (*inherent vice*) qu'Arnould affirme être consacrés par l'expression *proper vice*³² ; fait partie de la même dernière catégorie la maladie, mortalité et le suicide des esclaves³³. En dehors du coulage et bris habituels qui font l'objet d'une mention spéciale, la loi de 1906 englobe tous ces risques dans l'expression curieuse et peu claire de *inherent vice or nature of the subject-matter insured*, qu'il exclue de la charge des assureurs (Art. 55-2°, c).

Devant la difficulté de la preuve, la jurisprudence se montre très libérale pour les assureurs et très sévère pour les assurés. Dans une matière si délicate, où le fait que les assureurs connaissent la nature de la marchandise, sa susceptibilité à tel ou tel autre risque, et qu'ils peuvent, soit refuser l'assurance, soit imposer des franchises d'avaries ou d'indemnité, constitue une considération suffisante pour éloigner toute règle préconçue (comme celle qui consiste à décider, soit qu'il y a vice propre si la marchandise périt au cours de l'expédition maritime, soit, au contraire, qu'il y a risque de mer par cela seul qu'elle périt en mer) la jurisprudence anglaise en est, néanmoins, arrivée à poser certains principes. Il nous faut, cependant, avouer que leur recherche se heurte aux plus grandes difficultés que présente l'étude du droit anglais. En effet, la jurisprudence postérieure à la loi de 1906 est assez réduite en la matière et la majorité des décisions portent sur des espèces de fait ; dans les cas exceptionnels où elles procèdent à une interprétation de droit, les motifs sont, dans la plupart des cas, à la fois insuffisants et obscurs. D'un autre côté, la doctrine anglaise est manifestement insuffisante. Quant à la pratique, pour des raisons purement commerciales, elle est arrivée à des solutions qui ont eu le curieux résultat de rendre les assureurs responsables de pertes que la loi et la jurisprudence s'efforçaient justement — avec plus ou moins de succès — de ne pas mettre à leur charge. Ce sont justement ces raisons qui nous ont incité à donner un bref aperçu du droit et de la pratique an-

(31) Voy. aussi *supra* § 39, I, A.

(32) II, sect. 778 ; dans l'argot des assureurs : *sensitimental* ou *sympathetic damage* ; pour combustion spontanée, voy. distinctions à faire, *supra* § 39, I, B.

(33) Arnould, II, sect. 781 ; Haute Cour de Justice, 9 avr. 1906, R. I. D. M., XXI, 784.

glaise actuels ; pour ne pas dépasser le cadre de cet ouvrage, nous avons choisi parmi les situations délicates celles qui se rattachent à d'autres points de ce commentaire et qui présentent le plus d'intérêt pratique.

2° En général, comme dans tous les autres pays, la jurisprudence anglaise admet qu'il n'y a aucune règle possible sur la question de savoir quelle est, d'une perte apparemment due au péril de mer, la proportion attribuable au vice propre ; les tribunaux décident suivant les usages des places et sur les présomptions de fait : la nature de la marchandise, la longueur et l'époque du trajet, le genre de voyage, etc. Mais les usages en la matière présentent le désavantage d'être trop nombreux, et souvent contradictoires ; ainsi il est arrivé que les tribunaux ont quelquefois refusé de reconnaître, pour preuve insuffisante, soit leur existence, soit leur force, car étant en même temps trop particuliers à un lieu et en contradiction avec la police³⁴. Devant les difficultés de la preuve et le manque d'usages bien établis, on s'attendrait à trouver dans les polices anglaises, certaines dispositions excluant les diverses variétés du vice propre, de manière à éviter la « nécessité » même de la preuve. C'est en partie à cette préoccupation qu'il faut attribuer, historiquement, l'origine des franchises d'avaries et des franchises de tantième ou indemnité. Mais l'étude de cette partie de la police du Lloyd's qui contient les diverses clauses de franchise, à savoir le *Memo-randum*, permettra de constater, mieux que dans tout autre pays, que — grâce à une interprétation originale et inexplicable — l'exclusion du vice propre n'est plus du tout influencé par la stipulation de franchise (*infra* § 48).

3° Or, sur le continent, ce résultat est dû à une interprétation, généralement admise, d'après laquelle les clauses de franchises — soit d'avarie, soit d'indemnité — seraient introduites dans la préoccupation « exclusive » de fixer le degré particulier de sensibilité de la marchandise à la fortune de mer pour que, par suite, on ne puisse plus tenir compte de la marchandise et fixer, au grand avantage de l'assuré, un taux de prime uniforme pour toutes les espèces de marchandises assurables ; d'où il résulte, entre autres, que la franchise de tantième, par exemple, n'a pas pour effet de mettre à la charge des assureurs la partie de la perte due au vice propre ; car, dit-on, une telle franchise ne porte que sur les pertes dont l'assureur est tenu et — par application du principe de l'exclusion du vice propre — l'assureur est justement irres-

(34) *Crofts v. Marshall* (1836), 7 C. & P. 597, pour un *Lloyd's Custom* d'après lequel toutes les marchandises sujettes « particulièrement » au coulage et au bris étaient tacitement considérées « franc d'avaries » à moins de preuve que la perte était « due » à un échouement violent.

ponsable des pertes dues au vice propre³⁵. Cette interprétation est, à notre avis, erronée, car elle ne tient compte ni de la tradition historique, ni de la possibilité théorique d'une interprétation de la volonté des parties contractantes dérogeant à la loi, ni, enfin, de la nouvelle tendance originale de la pratique. Au point de vue historique il est, en effet, incontestable que les clauses de franchises furent, d'abord, introduites pour empêcher l'assurance contre les avaries des objets susceptibles d'une détérioration presque certaine et pour lesquels l'assureur ne pouvait assumer économiquement la couverture complète que contre une prime prohibitive, car d'un montant presque égal à la valeur de l'intérêt assurable. L'étude des clauses de franchise anglaises (*infra* § 48, I) nous montrera qu'en ordre de leur apparition, la première clause introduite fut « franc de toute avarie »³⁶ ; ce n'est qu'ultérieurement — avec le développement du commerce d'assurance et le perfectionnement des conditions de transport maritime — qu'on vit paraître les autres clauses qui, grâce aussi au calcul basé sur la loi du plus grand nombre et de la division des risques, devaient aboutir aux clauses modernes et plus favorables aux assurés dont le type est la « F. P. A. sauf... ». Peu de temps après l'apparition de la clause « franc de toute avarie » on vit l'introduction, en Angleterre, de clauses « franc d'avaries au-dessous de... pour cent ». Celles-ci avaient pour but, en premier lieu, non seulement d'empêcher les petites réclamations là où on avait consenti de couvrir l'avarie particulière, mais aussi, et surtout, de permettre, une fois le pourcentage dépassé, de « déduire » le pourcentage de l'indemnité, cette déduction représentant « l'expression moyenne du déchet de route, bris et coulage habituels, etc. ». Le fait que, de nos jours, la franchise de tantième ne constitue plus, en Angleterre, et dans les quelques pays qui ont adopté ce système, qu'une fin de non recevoir aux petites réclamations et qu'une fois le pourcentage dépassé, l'indemnité est payable en entier, donne un aspect particulier au problème dans ces pays ; mais pour les pays où on opère la déduction, la question ne peut se poser qu'avec plus d'acuité. Car la « possibilité » qu'a l'assureur de comprendre dans le calcul du risque toutes les pertes, même celles dues au vice propre, et de les couvrir moyennant une prime qu'il est libre de déterminer grâce au jeu de franchises, reste toujours debout. Et il est, tout au moins, permis de soutenir — en reproduisant les paroles mêmes d'un savant auteur, partisan de l'interprétation que nous voulons critiquer — que si les assureurs sont libres de refuser l'assurance de certaines marchandises, ou de stipuler des franchises d'avaries, ou de fixer

(35) Danjon, IV, n° 1458, Ripert, III, n° 2769 ; pour la jurisprudence et position d'ensemble du problème, voy. Observations sur Trib. d'Empire, 8 déc. 1928, Dor, 22, 95.

(36) Voy. aussi Audouin, *Les clauses « franc d'avaries » dans l'assurance maritime ; Etude*, Dor, 16, 1 et s.

les franchises d'indemnité qui, indirectement, les font bénéficier d'un taux de prime plus élevé, « ils ne sauraient par conséquent, exciper, plus tard, du vice propre en invoquant la nature de la marchandise », Ripert, III, 2712. Nous ne contestons pas que, en fait, l'interprétation que nous critiquons ne soit pas celle qui — avec ou sans raison — prédomine, aujourd'hui, l'intention des assureurs. Mais, en droit, lorsqu'il s'agit d'interpréter la police et la volonté des deux parties contractantes, on ne peut passer outre ce dernier raisonnement. En vain invoquera-t-on la présomption légale de l'exclusion du vice propre. Car, lorsqu'on admet qu'il n'est pas illégal de déroger aux textes qui prévoient cette exclusion³⁷, il s'agit justement de savoir si les parties n'ont pas entendu écarter cette présomption légale par les conventions de franchise. A ce propos la pratique montre que l'assurance du vice propre est plus répandue qu'on ne le croit; et on en est déjà à admettre que leur couverture ne doit pas être, nécessairement, stipulée en termes formels et assez clairs pour ne pas laisser de doute, mais que l'intention des parties peut aussi bien résulter implicitement des conditions de l'assurance³⁸. En Allemagne, on vient de juger récemment, qu'en l'état d'une « franchise de 1 % pour la freinte de route, quelle qu'en soit la cause », les avaries dépassant ce taux devaient être remboursées complètement³⁹, même s'il était prouvé qu'une partie de la perte était due à la freinte de route ordinaire qui, pour la marchandise en espèce, était de 3 à 4 %, Tribunal d'Empire, 8 déc. 1828, Dor, 22, 88 et note. Bien que cet arrêt soit plutôt un exemple d'une clause assez claire, il est suffisamment symbolique de la nouvelle tendance que « devra » prendre la jurisprudence devant la nouvelle situation créée par les assurances, de plus en plus fréquentes, du vice propre. Cette interprétation des clauses de franchise qui, répétons-le, n'est pour le moment qu'exceptionnellement admise par la jurisprudence et par la doctrine⁴⁰, empêche tout spécialement de considérer — comme on le fait d'habitude — que dans les assurances dites « tous risques » l'assureur n'en répond pas davantage de la perte due au vice propre⁴¹. Dans l'état actuel du commerce des assurances, il faut, à notre avis, décider que c'est à l'assureur de stipuler clairement qu'il n'entend pas couvrir les pertes dues au vice propre et que — puisque dans son intention la franchise d'indemnité n'a pas d'autre but que de fixer le degré de

(37) De Courcy, *Commentaire*, 229 ; Ripert, III, 2711 ; pour la jurisprudence, voy. note précit., Dor, 22, p. 98.

(38) Dor, 22, p. 98.

(39) N. A. conf. art. 845 C. Com. allemand.

(40) Brunetti, *Del commercio marittimo*, n° 581.

(41) Sentence arbitrale belge, 21. fév. 1929, P. A., 1929, 25 ; Dor, 21, 160 ; comp. la jurisprudence française, pour et contre, Dor, Sup. 4 pp. 82, 160 et 630.

sensibilité de la marchandise à la fortune de mer et de permettre une uniformité du taux de la prime — la franchise est indépendante du coulage ordinaire, déchet et perte de route, etc. ; tel le cas de la Police française sur facultés, article 11, § 1 ; Police italienne sur facultés, article 32 ; Police d'Anvers (Clauses de 1900), article 10, dont les clauses dans ce sens ne seront plus, comme il faut autrement l'admettre, dénuées de toute utilité.

Il est facile de comprendre qu'on ne saurait toucher, avec quelque chance de succès, à des conceptions si orthodoxes et unanimement admises, par les brèves observations que nous permettent le cadre restreint de notre sujet. Si nous les avons néanmoins abordées, ce ne fut pas tant dans le but d'une mise au point et de nouvelles suggestions, que pour montrer simplement qu'il y avait, à propos du vice propre, de nombreux et délicats problèmes dont les solutions sont encore susceptibles d'être contestées. Nous aurions ainsi ouvert, indirectement, la possibilité d'un bref regard sur l'attitude du droit et de la pratique anglaise à l'égard des plus importants d'entre les points que nous venons d'effleurer.

4° Le rapport entre le vice propre, en général, et les conditions de la police se révèle particulièrement intéressant à étudier dans l'assurance dite « tous risques ».

Il est impossible de donner quelque définition exacte de ce que l'on comprend par cette variété d'assurance. En procédant néanmoins par exclusion ce qu'elle ne couvre pas, on peut dire — et cela est généralement admis dans tous les pays — qu'elle n'est pas une assurance contre tous les risques possibles et imaginables ; ni que, à l'encontre de ce qui est admis par ailleurs⁴², elle en serait une où la détermination des risques est conforme aux dispositions légales, et donc, en d'autres termes, pareille à la police-type de l'Annexe I de la loi de 1906.

D'après nos renseignements, la pratique anglaise considère qu'une assurance « tous risques » (*against all risks* ou *all and any risk*, ou, en abrégé, *a. a. r.*) peut signifier, sans distinction :

a) Soit celle faite par une police commune anglaise à laquelle on attacherait des clauses de l'Institut dites *all risks clauses*. Or, il faut bien faire attention, ces dernières clauses contiennent entre autre l'exclusion du risque de guerre, capture, saisie, etc. (*Free of capture and seizure*) et la franchise de tantième « franc d'avarie particulière au-dessous de... pour cent, sauf » (voy. *inf.*, § 49, IV) ; telles sont les conditions dites : *Institute Clauses-Hulls (Time and Voyage)* pour

(42) Ripert, III, 2661.

le corps ; *Institute Cargo Clauses (With Average)*, pour les facultés ; et *Institute Freight Clauses (Time and Voyage)* pour le fret⁴³. La jurisprudence anglaise est, sur ce point, du même avis que la pratique ; mais elle se livre à des distinctions et admet que si, en langage des assureurs, la police « *all risks* » contient néanmoins les deux susdites clauses, par contre, dans le contrat de vente C. I. F., à la clause « l'assurance sera tous risques », le vendeur contrevient à son obligation s'il passe une assurance qui exclue le risque de guerre et de capture⁴⁴ ; et que, au même point de vue simplement assurance, l'expression « *all risks whatsoever* » inclue aussi les pertes non maritimes, à condition qu'elles soient dues à des événements « accidentels »⁴⁵.

b) Soit celle faite par une police du Lloyd's, dont le *Memorandum* serait rayé et remplacé par une clause qui supprime toute franchise de tantième : *average irrespective of percentage* (Voy. *infra*, § 49). Cette assurance — uniquement sur facultés — est employée quelquefois pour couvrir, contre une prime spéciale, le sucre, le tabac manufacturé, et la farine. Il faut observer que, comme dans aucun des cas *a* et *b* on ne trouve dans la police la mention *all risks*, pour savoir si l'assurance est « tous risques » il faut lire les conditions de la police ; il n'y a qu'une seule exception : les conditions imprimées de l'Institut pour l'assurance de la farine, dites *Institute flour-clauses-All risks*⁴⁶.

5° C'est à propos d'une police « tous risques, sans aucune franchise de pourcentage » que, dans l'affaire Gaunt v. British and Foreign Marine Ins. Co. (1921), A. C. 46, la Chambre des Lords décida que le déchet de route ne pouvait pas être considéré comme couvert par la simple interprétation des conditions d'une telle assurance⁴⁷. Mais les motifs de cette solution sont très laconiquement exposés ; pour être plus précis, la haute juridiction rendit son arrêt presque sans hésitation, tout comme si l'article 55-2° c, de la loi de 1906, ne pouvait laisser la moindre hésitation quant à la manière dont il pouvait être interprété. Or le danger de ce procédé s'avéra dans le fait que les cours inférieurs crurent y trouver un principe d'après lequel il y aurait impossibi-

(43) A la différence de toutes les autres clauses de l'Institut qui ne sont plus « tous risques » car elles contiennent les diverses franchises d'avaries : F. P. A. ou F. O. D. abs. etc. (voy. sens de ces franchises, *infra* § 49, IV).

(44) Yuill v. Scott-Robson (1907), 1 K. B. 685 ; (1908) 1 K. B. 270 C. A. ; Vale & Cie v. Van Oppen Ltd. (1921), 37 T. L. R. 367.

(45) Gaunt v. British & Foreign Marine Ins. Co (1921), 1 A. C. 46. Voy. aussi J. J. Eberli, *La clause anglaise : against all loss or damage however caused*, étude, R. I. A. M., 1934, p. 142 et s.

(46) Conditions du 1/11/25 ; mais avec de nombreuses stipulations de détail qui réduisent considérablement la portée large que, en guise de généralité, nous venons de donner à de telles assurances.

(47) Comp. dans le même sens, Sent. arbitrale belge, 21 fév. 1929, P. A. 1929, 25 ; pour la jurisprudence de droit comparé, pour et contre, voy. Smet, n° 292 et notes.

lité d'assurer le vice propre. Aussi vit-on un jugement de Justice Roche qui, dans la Cour du Banc du Roi, décida que dans une assurance d'une cargaison de tabac faite expressément pour le risque de moisissure (*mould*) et de cette sorte de rouille des plantes que les Anglais appellent *mildew*, les assureurs n'étaient pas responsables de pertes dues à ces risques ; car, nous dit l'arrêt, la moisissure et la rouille ne pouvant être considérées que comme un vice propre de la chose assurée, la perte était certaine et non pas accidentelle (*cassually*), condition obligatoire pour que l'assuré ait droit à une indemnité, *Saason v. Yorkshire Ins. Co. Ltd.* (1923), 14 *Lloyd's List L. R.* 167 ; et la Cour d'appel, par deux voix contre une, confirma cette interprétation, *ibid.*, 16, 129. Il est vrai que cette décision, pour le moins, étonnante, est tout à fait exceptionnelle et qu'il y a, en échange, beaucoup d'autres, presque aussi récentes, dans le sens contraire⁴⁸.

Quoi qu'il en soit, de l'arrêt de la Chambre des Lords, il résulte que toute preuve de ce qui constitue la proportion vice propre est à recommencer.

6° Les assureurs restèrent indifférents devant ces deux décisions de la jurisprudence et, à ce propos, la pratique anglaise présente quelques traits extrêmement originaux que nous aurons maintes fois l'occasion de rappeler au cours de cet ouvrage. En ce qui concerne la jurisprudence *Saason v. Yorkshire*, précitée, même si elle était confirmée par la Chambre des Lords, elle n'empêchera pas les assureurs de payer, comme ils l'ont toujours fait, les pertes complètement dues au vice propre dans l'assurance sur facultés, là où ils entendraient couvrir expressément ce risque. On peut affirmer que dans la très peu probable hypothèse où une telle assurance serait déclarée illégale, les assureurs continueront néanmoins à la pratiquer, au moyen de cette soupape de sûreté que sont les polices d'honneur.

Or, à ce propos, il faut remarquer que l'assurance du vice propre, sous tous ses aspects, est de plus en plus fréquente en Angleterre. Pour des primes spéciales, mais, en fait, très modérées, on peut y couvrir, tout d'abord, toute freinte de route, coulage et bris, ordinaires. Ainsi au *Lloyd's*, extrêmement critiqué pour en être le promoteur, une clause dite de *full outturn* couvre toute différence entre le poids embarqué et le poids débarqué, sans que l'assureur soit admis à déduire la freinte de route. Pour les marchandises, sujettes au coulage, et au bris, et, en général, à des pertes inévitables,

(48) *Traders & General Ins. Assoc. v. Bankers & General Ins Co Ltd.* (1921), 38 *T. L. R.* 94 ; *Maignen v. National Benefit Ass. Co Ltd.* (1922), 38 *T. L. R.* 257 ; aux Etats-Unis il a été même jugé que la connaissance par l'assureur de la défectuosité de l'objet assuré impliquait l'acceptation de la garantie du vice propre. *Cour de District de Pensylvanie*, 16 janv. 1924, *Dor*, 7, 286 ; *Cour suprême de Minesota*, 19 oct. 1928, *Dor*, 19, 278.

car tenant de la nature interne de la chose assurée, la pratique anglaise a trouvé le moyen d'éviter toute contestation portant sur la proportion vice propre et péril de mer d'une perte. En effet, de deux choses l'une. Si la chose assurée n'a pas fait l'objet d'une assurance spéciale, alors les assureurs refusent de couvrir toute avarie due à sa nature « spécifique », aussi bien celles normales que celles qui ne le sont pas. A cet effet, ils procèdent par « l'exclusion » de tel ou tel risque en entier. S'agit-il par exemple d'une police sur des objets, tout ou partie, en verre, alors on insère une clause : *Excluding breakage and damage caused by breakage*. Ainsi trouve-t-on une série de clauses semblables dont le nombre est par trop important — il en existe une presque pour chaque principale marchandise assurable — pour qu'on puisse reproduire même les principales d'entre elles ; voy. une liste des plus usuelles, Dover, *op. cit.*, pp. 332-333. Si, au contraire, il y a une assurance spéciale du vice propre, alors, comme nous le disions plus haut, les assureurs ne soulèvent plus aucune exception tenant à la cause de la perte pour que, faisant usage de ce que la jurisprudence affirme être leur bon droit, ils puissent refuser une indemnité pour une perte qu'ils auraient promis de payer et pour laquelle ils avaient touché une prime spéciale.

7° Ce système a pour effet de supprimer dans la majorité des cas le problème auquel nous faisons précédemment allusion (*supra*, 2° et 3°), à savoir si les clauses de franchises et notamment la franchise de tantième, peuvent être interprétées comme un moyen par lequel les parties entendaient mettre à la charge de l'assureur les pertes dues à la freinte ou au coulage ordinaire ; et, plus exactement, si l'assureur pouvait calculer la franchise en sus de la freinte ou du coulage ordinaire, lorsque, bien entendu, il n'y a aucune stipulation expresse permettant ce calcul. Mais on remarquera que si l'exclusion d'un risque ou, au contraire, la couverture expresse de telle ou telle manifestation du vice propre, empêchent que la susdite question se pose, ce n'est que parce qu'en fait, les assureurs renoncent à faire usage de leurs droits. Juridiquement, le problème reste toujours entier. Il y a même des cas où il peut se poser à la fois en fait et en droit. Tel est, par exemple, le cas d'une clause « Franc de tout coulage, quelle qu'en soit la cause, sauf, s'il est dû à l'échouement, etc. » (*Excluding leakage, whatsoever, unless caused by stranding, etc.*) ; ce qui est, au fond, un mélange hybride entre une clause d'exclusion et une clause « F. A. P. sauf » ; alors on peut toujours se demander si, en cas d'échouement, quand cette clause ne joue plus, on a le droit de déduire du coulage dû à l'échouement, la partie de coulage ordinaire. Il est vrai qu'en pratique, dans une telle hy-

pothèse, on rencontre d'habitude une mention suivant laquelle la franchise d'avarie ou de tantième » est indépendante du coulage ordinaire » (*but excluding trade leakage*). Comme on le voit, on ne trouve pas beaucoup d'exemples où le susdit problème puisse pratiquement se poser ; mais cela ne tient, répétons-le, qu'à l'attitude des assureurs. Ainsi s'explique probablement le fait que la doctrine le passe sous silence et qu'il n'y a, à notre connaissance, aucune jurisprudence sur la question (voy. aussi, *infra*, § 49, III, D.).

IV

Pertes dues au retard (*Delay*)

Les assureurs s'engagent très souvent par des clauses spéciales⁴⁹ à couvrir, dans l'assurance au voyage, le retard volontaire⁵⁰ dans la conduite de l'expédition. Il faut bien remarquer qu'il n'y a là qu'une manière de parler. Ces clauses et les excuses légales ne sont au fond que des renonciations ou empêchements à une exception d'ordre général : le voyage doit être poursuivi avec une diligence raisonnable. L'assureur continue ainsi à être responsable « dans une période où il ne devrait pas l'être » des pertes dues aux périls couverts. En somme, il s'effectue par là une sorte de transformation partielle de l'assurance au voyage dans l'assurance à temps.

Mais les dommages « conséquences » du retard même, ne sont pas à la charge des assureurs même si le retard était dû à un risque couvert. Juridiquement, cette solution fut expliquée d'une manière ingénieuse par une stricte application de la *causa proxima*⁵¹. Le retard n'est pas par lui-même un risque couvert. S'il est dû à un péril couvert, on ne peut non plus le mettre à la charge de l'assureur car le retard n'est pas une perte mais la cause d'un dommage ; l'arrivée du risque assuré n'étant, lui-même, que la cause de ce retard, on peut dire que le péril couvert n'a agi que d'une manière indirecte (*circuitously*).

A la suite d'une jurisprudence constante, cette solution a été confirmée par l'article 55-2°, *b*, de la loi de 1906.

En conséquence, la détérioration de la cargaison, comme la putréfaction des aliments, la mortalité des animaux par inanition, etc., provenant d'un retard, dans la marche, ou par relâche forcée, n'est pas à la charge des assureurs quoi-

(49) Par exemple la *Deviation clause* (*supra* § 34, IV, B) par ses termes : « ou autre variation du risque ».

(50) Le retard « raisonnable » dans le commencement du risque est excusé par la M. I. A. (art. 42-1°) et le retard forcé, dans la continuation, par l'art. 49 de la même loi.

(51) Arnould, II, sect. 784.

que ce retard soit dû à un péril couvert⁵². Il en est de même de frais et loyers de l'équipage pendant la relâche⁵³, et de la perte consistant dans la baisse de prix du marché pendant le retard (*loss of market*). Pour le fret, le problème se pose un peu différemment. Il est évident que si un péril couvert a empêché le navire de gagner le fret, la perte, de par la nature d'une telle assurance, devrait incomber aux assureurs. La jurisprudence a néanmoins procédé à certaines distinctions. Quand le navire était immobilisé à cause d'un péril assuré, et que l'affrèteur se dégageait du contrat de transport en exerçant « une option » permise par la charte-partie, la perte fut jugée ne pas incomber aux assureurs. Par une stricte application du principe de la cause immédiate, la perte était considérée, en effet, comme l'acte de l'affrèteur et non pas une conséquence du péril assuré⁵⁴. Si, en échange, il y avait affrètement au voyage (*voyage-charter*) et que la charte-partie stipulait que le contrat « sera résilié de plein droit » si, par exemple, le navire ne commençait pas le chargement avant telle date, la perte due à la résiliation qui suivait le défaut d'accomplissement d'une telle obligation était à la charge des assureurs, du moment que l'inaccomplissement devait être attribué à un risque couvert⁵⁵. La même solution fut donnée en cas d'affrètement à temps (*time-charter*) fait par une charte-partie qui stipulait « automatiquement » soit la résiliation du contrat, soit le non-paiement proportionnel de fret pour chaque période de 24 heures d'inactivité du navire⁵⁶.

Pour s'exonérer de ces risques, tout en évitant les difficultés provenant de la rédaction particulière des chartes-parties, les assureurs ont adopté la clause suivante :

« *Warranted free from any claim consequent on loss of time whether arising from a peril of the sea or otherwise.* »

Franc de toute réclamation relative à une perte de temps, que cette perte provienne d'un péril de mer ou autrement⁵⁷.

(52) Arnould, II, sect. 781 ; *ibid.*, pour les Etats-Unis Phillips, I, sect. 1134 et Dor, 6, 322 ; en France la jurisprudence manque d'unité, mais en général elle semble décider que les risques sont à la charge des assureurs, Dor et Choteau, *op. cit.*, pp. 44 et 52 ; l'art. 5 § 1 de la police française sur facultés qui stipule franchise de réclamations dues au retard, n'exempte les assureurs, faute d'un raisonnement semblable à celui anglais, que des risques des opérations commerciales et non pas des pertes matérielles, Ripert, III, 2626, ni des conséquences d'une prolongation de voyage en cas d'épidémie, grève, etc., et de tous les cas de force majeure, Ripert, III, 2735. Voy. aussi, *infra* § 43, II B.

(53) Voy. pourtant, véritable explication de ce cas, supra § 39, III, B 8° ; Comp. en sens contraire, les art. 18 et 20 de la Police française sur corps. Rapprochez aussi de la *Notice and Tender clause*, supra § 15, I, C.

(54) *Imman SS. Co. Ltd. v. Bishoff*, (1881) 6 Q. B. 648 ; en Chambre des Lords, (1882) 7 A. C. 670 ; Bosc, pp. 185-187.

(55) *Jackson v. Union Marine Ins. Co.* (1873) L. R. 8 C. P. 572 ; 10 C. P. 125.

(56) *Bensaude v. Thames & Mersey Mar. Ins. Co. Ltd.*, Chambre des Lords, 13 Times L. R. 501 ; (1897) A. C. 609.

(57) *Otherwise*, a été interprété comme signifiant « tous autres périls couverts », Arnould, II, sect. 787 note q.

Cette clause connue sous le nom de *Time-charter clause*, car elle ne fut introduite au commencement que dans les *time charter-parties*, fait partie des *Institute Clauses* pour fret, conditions pour l'assurance à temps ainsi que pour celle au voyage⁵⁸. Elle complète ainsi l'article 55-2° (b) du M. I. A., qui n'exclue la responsabilité de l'assureur pour les pertes dues au retard que dans l'assurance sur corps et facultés. Cependant le motif même de son introduction nous paraît très obscur, surtout que l'assurance anglaise du fret fut toujours pratiquée d'une manière si compréhensive de tous les intérêts d'un assuré qu'elle dépassait le stade légal d'une « assurance » pour pencher plutôt du côté des « paris » ; dans les polices ainsi dites légales, pour ne pas parler de celles d'honneur, la description de l'intérêt assuré est très souvent faite de cette manière si suggestive : *Freight chartered or as if chartered, on board or not on board, at risk, intended to, or no at risk*.

Quoi qu'il en soit, les conditions de l'Institut pour l'assurance sur facultés ne contiennent point pareille clause, la jurisprudence citée ci-dessus ainsi que l'article 55-2° (b) du M. I. A. la rendraient d'ailleurs inutile ; il existe pourtant une clause manuscrite que connaît la pratique du Lloyd's : *Ecluding all claims due to delay*, qui n'est, pour les raisons susdites, que rarement employée, et alors seulement dans la police d'abonnement pour laquelle il n'y a aucun imprimé du Lloyd's.

V

Exclusion des risques de guerre et des conséquences du fait du prince

Nous avons vu qu'à partir de 1898, le texte de la police du Lloyd's, qui contenait et contient encore parmi les risques énumérés comme couverts, celui de guerre, fut modifié par l'introduction d'une clause très large qui les excluait. Le problème de l'exclusion des risques de guerre se posa pour les assureurs anglais dès le commencement du XIX^e siècle à l'époque des guerres contre la France de Napoléon. Au commencement, l'exclusion manuscrite stipulait seulement la franchise du risque de capture et saisie dans les ports de déchargement (*Free of capture and seizure in ports of discharge*). Suit la clause *Free of capture and seizure in port or ports*. Vers 1863, elle devint *Free of capture and seizure and of hostilities or the consequences thereof*, et en 1883 une conférence de tous les assureurs anglais, réunis au

(58) Clause n° 8 (*Time*) du 1/1/36 ; n° 7 (*Voyage*), du 1/1/36.

Lloyd's, adopta une clause presque semblable à la clause actuelle de la police du Lloyd's, en ajoutant entre autres mots l'expression *Warlike operations* ⁵⁹. En 1898, on introduit la clause dans la police et, après une légère modification en 1899, elle prit la rédaction suivante, qui est encore celle actuelle :

« Garantie franche de capture, saisie, arrêt, contrainte, ou détention et de leur conséquence, ainsi que de toute tentative faites à ces fins (autres que la piraterie) ainsi que de toutes les conséquences d'hostilités ou opérations semblables, à celles de guerre, soit avant soit après la déclaration de guerre. »

Dans tous les documents et écrits anglais cette susdite clause est désignée par la mention *F. C. and S. (Free of capture and seizure)*, que nous emploierons aussi au cours de prochaines explications, portant sur son interprétation (*infra*, § 44).

Il existe, de plus, dans la police actuelle, une clause appelée *Frustration clause*, qui exclue certaines conséquences du fait du prince, quoique, au commencement de la police, ce risque se trouve énuméré parmi les périls couverts (Voy. *infra*, § 43).

Il faut enfin observer que les clauses *F. C. and S.* et de *Frustration* contredisent le texte de la police dont elles font partie, car, tout comme autrefois, au passage relatif aux risques couverts, cette dernière énumère encore les risques de capture, saisie et les conséquences du fait du prince. Rappelons aussi qu'aucune de ces deux clauses n'existe dans le texte de la police-type de l'Annexe I de la loi de 1906.

(59) Owen, *On Marine Insurance, Notes and Claims*, 3^e éd., pp. 8 et 9.

LA "FRUSTRATION CLAUSE"

Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage or adventure, caused by arrests, restraints or detainments of kings, princes or people.

La présente police est franche de tout risque basé sur la perte ou l'insuccès du voyage assuré ou de l'expédition, causé par arrêt, contrainte ou détention de rois, princes ou peuples.

I

Généralités. Circonstances de son introduction

A. — Dans une des précédentes questions, nous avons vu le sens qu'il fallait donner à ces risques prévus par la police du Lloyd's sous l'énumération : *arrest, restraints and detainments of all kings, princes and people of what nation, condition, or quality soever* (*supra*, § 39, III, B). Rappelons, pour mémoire, que ces risques, désignés sous le titre générique de *restraint of princes* (fait du prince), signifient les conséquences des actes politiques et exécutifs (cf. M. I. A., Règle 10°) ; que l'interruption ou abandon du voyage par crainte raisonnable d'un arrêt, rétention, saisie, etc., ne constitue pas un *restraint of princes* et ne donne, dès lors, droit à aucune indemnité ; mais qu'il n'est pas nécessaire pour qu'il y ait fait du prince qu'une force matérielle soit exercée sur le navire ou autre intérêt assurable ; la loi, le règlement sanitaire, ou tout autre acte exécutif et politique, derrière lesquels se cache une possibilité de répression s'il y avait résistance, sont suffisants ; et, enfin, que dans la même catégorie rentre la déclaration de guerre à un état, suivie de l'interdiction du commerce avec l'ennemi. A propos de cette dernière hypothèse, il est classique, disions-nous, de citer la décision *Sanday and Co. v. British and Foreign Marine Insurance Co.*¹. Dans cette affaire il s'agissait d'un navire anglais transportant une cargaison assurée con-

(1) (1915) 2 K. B. ; (1916), 1 A. C. 650 ; voy. *supra* § 39, III, B 5°.

tre les risques maritimes et de guerre, à destination de Hambourg, et que la déclaration de la guerre, par l'Angleterre à l'Allemagne, avait surpris en pleine mer. Le commerce avec l'ennemi devenant illégal, le capitaine fit retourner le navire à un port anglais et les chargeurs notifièrent en conséquence le délaissement aux assureurs, sous motif de perte totale présumée due à un *restraint of princes*. Les assureurs furent condamnés dans toutes les instances, y compris la Chambre des Lords, devant laquelle ils avaient en dernier, porté l'affaire. Une année plus tard, en 1917, la Cour d'appel, se trouvant devant une espèce identique, appliqua la même solution².

B. — Ces décisions semblent avoir surpris les assureurs qui ne s'attendaient nullement à répondre d'un tel risque de nature politique³. Le lendemain du premier arrêt on conçut une clause qui, introduite en manuscrit dans la police, devait, dans l'intention des assureurs, leur éviter d'encourir la même responsabilité si l'occasion se présentait à nouveau. Le 1^{er} juillet 1919, cette clause fut introduite dans l'*imprimé* du Lloyd's, dont elle fait depuis partie dans la rédaction que nous venons de reproduire⁴; ce grand événement qu'est une modification du texte ancien est, soit dit en passant, significatif de l'importance qu'attachaient les assureurs à la question.

II

Interprétation

A. — Pour pouvoir saisir le sens et l'effet de cette clause, il est nécessaire de nous arrêter un instant sur la portée juridique de l'arrêt de la Chambre des Lords dans l'affaire *Sanday v. British and Foreign Mar. Ins. Co.*, précit., et de considérer les motifs qui justifiaient la condamnation des assureurs.

Les principales questions en litige portaient sur le fait de savoir s'il y avait eu perte, si elle pouvait incomber aux assureurs, et enfin, quel était le risque dont il s'agissait dans l'espèce.

En effet, de l'avis des assureurs, il était impossible de parler d'une perte puisque les biens avaient été débarqués sains et saufs, dans un port sur la route, bien qu'autre que le port de destination, et que l'assuré pouvait les y reprendre; tout au plus, disaient-ils, il y avait eu une perte due

(2) *Associated Oil Carriers Ltd. v. Union Insurance Society of Canton Ltd.* (1917), 2 K. B. 184.

(3) Arnould, II, sect. 832.

(4) Comp. art. 5, § 1, de la Police française sur facultés de 1928.

au retard, du fait que l'assuré ne pouvait pas faire parvenir les biens à destination, mais d'après le droit anglais, une telle perte n'incombe pas aux assureurs même si le retard pouvait être attribué — ce qui était encore douteux dans l'espèce — à un risque couvert (*supra*, § 42, IV). Mais les demandeurs, les assurés, prétendaient, au contraire, que l'illégalité du commerce avec l'ennemi était un fait du principe et que la perte causée par ce dernier risque était justement l'impossibilité de poursuivre l'opération commerciale, et cela équivalait à une détention pour une durée indéfinie s'étudiant en une perte totale présumée. Comme dans toutes les instances, on avait admis à l'unanimité que, conformément à une jurisprudence bien établie (*supra*, § 39, III, B 5°), la déclaration de la guerre suivie par l'interdiction de commerce était constitutive d'un *restraint of princes*, la seule question à solutionner était de savoir si le risque des opérations commerciales de l'assuré était garanti par le contrat d'assurance, ou s'il se confondait seulement avec un simple retard qui en était exclu.

B. — Les pertes quantitatives ou qualitatives ou en frais dues à un retard — telles que la détérioration de la cargaison, mortalité des animaux, frais et loyer de l'équipage pendant la relâche, différences de cours (*loss of market*), etc. — ne sont pas à la charge des assureurs ; et nous avons vu comment se justifie cette solution en droit anglais (*supra*, § 42, IV). Or dans l'espèce il n'y avait pas un simple retard (*delay*) — car ce fait implique, par définition, que l'aventure va continuer après un certain délai, plus ou moins long, mais non pas indéfini, sur le même navire ou sur un autre. ou même par transit terrestre — mais une « impossibilité » de continuer le voyage, un échec (*frustration*) complet, ou tout au moins de durée indéfinie, dû à un risque couvert. Et cette « impossibilité pratique et effective de pouvoir jamais faire parvenir les biens à leur port de destination » s'appelle, en anglais, une *loss of voyage*, ou une *frustration of voyage*⁵. Est-ce là un risque couvert par l'assurance ordinaire ? Si l'on consulte l'ancienne jurisprudence anglaise, il ne peut y avoir de doute que cette perte est garantie par le contrat : « L'impossibilité de poursuivre le voyage, dit Lord Ellenborough, jusqu'au port de destination pendant et par suite d'une détention prolongée du navire, peut à juste raison être considérée comme perte du voyage (*loss of voyage*) ; et une telle perte du voyage peut être considérée, sur la base de principes bien établis du droit d'assurance, comme une perte totale des marchandises qui auraient dû être transportées au cours d'un tel voyage »⁶. De

(5) Arnould, II, sect. 1142.

(6) *Barker v. Blakes* (1808), 9 East, 283.

nombreuses décisions antérieures et ultérieures affirmèrent ce principe⁷. L'hésitation des juges d'appel dans l'affaire *Sanday v. British and Foreign Mar. Ins.* semblerait alors, pour le moins, étonnante, si l'on ne se rappelait que cette dernière affaire fut jugée en 1915-16, c'est-à-dire après le *Marine Insurance Act* de 1906. Or, l'article 60 du M. I. A. ne prévoit pas expressément cette forme de perte totale présumée (*constructive total loss*), et les juges qui firent opinion séparée lors de l'arrêt de la Cour d'appel qui condamna les assureurs, prétendaient que la jurisprudence avait été changée sur ce point de par le silence de la loi.

C. — Cette opinion fut définitivement rejetée par la Chambre des Lords, et voici, en même temps que le fondement juridique de la perte par échec de l'aventure, comment Earl Loreburn résume l'avis unanime de la haute juridiction : « Jusqu'en 1906, il était bien établi que si des marchandises sont assurées... il y a une perte si l'aventure est frustrée par un péril couvert... Il ne s'agit pas simplement d'une assurance de biens contre les dommages matériels (*injury*), mais aussi une garantie de leur bonne arrivée (*safe arrival*). Y a-t-il quelque chose de changé par le *Marine Insurance Act* de 1906 ? Je ne crois pas que cet Acte ait modifié le droit sur le point particulier que nous sommes en train de considérer »⁸.

Il n'y a donc plus de doute que, en droit anglais, le contrat d'assurance oblige les assureurs non seulement pour les pertes matérielles, mais aussi pour celles résultant de l'« impossibilité d'accomplir l'opération commerciale ». Nous préférons cette formule à celle de : « obstacles apportés à l'opération commerciale » ou « non réussite de l'opération commerciale », car ces dernières supposent le retard et que ce risque n'est pas à la charge des assureurs. Sous bénéfice de cette précision, rappelons que le *loss of voyage* n'existe que dans l'assurance facultés ou fret. On avait soutenu le contraire, du temps de Lord Mansfield, mais dès le commencement du XIX^e siècle, sous l'influence de Lord Ellenborough, cette opinion fut abandonnée. Dans une police corps on ne peut, donc, se demander quelle est la perte qu'a subie l'assuré par l'interruption du voyage, mais seulement :

(7) *Cazalet v. St Barbe* (1786), 1 T. R. 187 ; *Hadkinson v. Robinson* (1803), 3 B. & P. 338 précité ; *Anderson v. Wallis* (1813) 2 M. & S. 240 ; *Cologan v. London Ass. Co* (1816), 5 M. & S. 447 ; *Lozano v. Janson* (1869), 2 E. & E. 160 ; *Rodocanachi v. Elliot*, (1874), L. R. 9 C. P. 518 ; *Miller v. Law Accident Ins. Co.* (1903), 1 K. B. 712 ; voy. aussi opinion de Justice Walton dans *Mansell v. Hoade* (1903), 20 T. L. R. 150.

(8) *Sanday & Co. v. British & Foreign Mar. ins.* (1916), 1 A. C. 650 ; cf. *Wilson Bros., Bobbin & Co. v. Green* (1915), 31 T. R. R. 605 ; (1917), 1 K. B. 860 ; *Kacianoff v. China Traders Ins. Co.*, (1914) 3 K. B. 1121 ; *Associated Oil Carriers, Ltd. v. Union Insurance Society of Antwerp Ltd.* (1912), 2 K. B. 184 ; par argument *a contrario*, *Becker, Gray & Co. v. London, Ass. Corp.* (1918) A. C. 101, précité.

quel est le dommage subi par le navire⁹. Pour qu'un *fait du prince* puisse constituer, en même temps qu'un *loss of voyage*, une perte totale présumée sous la police corps, il faut que le même fait ait eu pour effet une dépossession prolongée de la libre disposition du navire¹⁰.

D. — Il est donc difficile de justifier la surprise des assureurs. Quoi qu'il en soit, la *Frustration clause* fut introduite dans le but de dégager la responsabilité des assureurs pour le risque de *loss* ou *frustration of voyage*, défini de la manière précédemment exposée, tel que celui mis à leur charge par le susdit arrêt de la Chambre des Lords.

Ont-ils pensé à exclure d'autres risques en même temps ? Il est impossible de le savoir, et malheureusement, la rédaction de la clause laisse subsister de nombreux doutes.

On a affirmé à ce propos que l'étendue de la clause dépasserait l'intention des assureurs parce qu'elle aurait pour conséquence de les exonérer d'une perte comme celle arrivée dans l'affaire *Miller v. Law Accident Ins. Co.* précit. — à savoir les conséquences de l'impossibilité de déchargement d'une cargaison de bétail à cause d'un ordre des autorités sanitaires — ou dans l'affaire *Rodocanachi v. Elliot* précit. — à savoir l'arrêt de certaines marchandises, en transit terrestre à Paris, par l'occupation ennemie de la ville — deux exemples certains de risques du fait du prince¹¹. A notre avis, cette affirmation n'est exacte qu'autant qu'elle se rapporte à la première de ces deux affaires. Car, s'il en était autrement, notre clause aurait pour effet d'exonérer l'assureur du « fait du prince » en *général*, et surtout du risque de saisie (*seizure*), puisque, dans cette dernière affaire, bien qu'aucune contrainte matérielle ne fut exercée, il s'agissait certainement d'une saisie, ou tout au moins d'une détention. Toujours est-il que l'étendue de la clause de *Frustration* est discutable ; et le doute subsiste encore à l'heure actuelle, puisque, depuis son introduction, la clause n'a pas encore fait l'objet de quelque décision.

(9) Arnould, II, sect. 1104.

(10) Arnould, II, sect. 1099. Sous le même mot *frustration* on désigne, dans la jurisprudence anglaise moderne, une théorie par laquelle on justifie, d'une manière peu précise, la résiliation du contrat pour impossibilité d'exécution due, soit au cas fortuit, soit à l'imprévision. Mais, tout en passant du terrain du droit civil sur celui du droit commercial et maritime, cette théorie, encore très peu admise, n'a jamais reçu application en matière d'assurance, *Observat.*, Dor, 2, 164. Aussi il n'y a lieu, à notre avis, de faire aucun rapprochement, à moins qu'il ne soit que terminologique, entre le susdit arrêt et la *Frustration clause*, d'une part, et cette théorie, de l'autre ; *contraq.* *Observat.* précit. p. 168, II.

(11) Hart et Simey, 11^e édit. du traité de Arnould, II, sect. 832 f. D'après M. Poole, *op. cit.*, p. 168, la dite clause aurait été introduite pour exonérer les assureurs des conséquences des actes exécutifs ou politiques, par perte de voyage, d'un pouvoir autre qu'*ennemi*. Pour des raisons précitées, nous souscrivons à cette interprétation (voy. pourtant, *supra* § 39, III, B 6^e).

III

Rapport avec la clause "Free of capture et Seizure"

L'imprimé A, de la police du Lloyd's, destiné spécialement à l'assurance de guerre, ne contient que la *Frustration clause*. L'imprimé B, au contraire, est habituellement employé à l'assurance des risques ordinaires, à l'exception des risques de guerre, puisqu'il contient une clause qui exclue le risque de guerre. Or cette clause, que l'on appelle *Free of capture and Seizure*, ou F. C. and S., n'exclue pas seulement les risques de guerre (*hostilities, warlike operations*), mais toutes les conséquences des actes du pouvoir exécutif et politique : *capture, seizure, arrest, restraints or detainements and the consequences thereof*. Il est évident, alors, que dans ce dernier imprimé l'existence de la clause de *Frustration* est inutile. Pourtant, elle y existe, mais cela est dû au fait que rien n'empêche que le formulaire B serve à assurer les risques exclus par la clause F. C. and S., par la simple annulation de cette dernière clause.

C'est pour cela que dans l'imprimé B on trouve entre la clause F. C. and S. et la *Frustration clause*, qui fait suite à la première, une mention ainsi conçue :

Si cette susdite clause était supprimée (*deleted*), la clause suivante devra être considérée comme faisant partie de la police.

Dans le cas que prévoit cette mention, à savoir l'assurance guerre, l'imprimé A équivaut donc à un imprimé B, puisque dans aucun il n'y a de clause F. C. and S. et que les deux contiennent la *Frustration clause*. Il apparaît ainsi que, lorsqu'une police du Lloyd's couvre les risques de guerre et du fait du prince, il reste quand même une partie de conséquences dues à ce dernier risque, qui sont exclues, à savoir le *loss of voyage*. Or, si l'on comprend qu'une telle perte soit exclue en temps de paix et dans une assurance contre les risques maritimes ordinaires, il nous est difficile de saisir l'avantage qu'ont les assureurs de guerre à s'exonérer de la même perte. En effet, si l'on reprend les circonstances de l'affaire *Sanday and Co. v. British and Foreign Ins.*, précitée, on observera que l'assureur de guerre admit de couvrir la destruction ou la saisie ennemie de l'objet assuré et refuse de s'engager pour une perte due à l'impossibilité de continuer l'opération commerciale ; or, comme en aucun cas il ne peut s'agir de l'assurance des biens ennemis ou des biens destinés à être envoyés aux ennemis après l'interdiction de commerce, cela revient à dire que les assureurs dédaignent de s'engager pour un risque où ils auront la possibilité — en acceptant le délaissement — de récupérer en

grande partie la valeur de la chose assurée, dont ils deviendront propriétaires, quand ils acceptent les risques plus graves et plus fréquents d'une destruction ou saisie ennemie.

L'emploi de la même clause par les Conditions de l'Institut nous force à avouer le même étonnement, à un bien plus grand degré. Nous avons dit qu'il ne peut y avoir *loss of voyage* pour la police corps (*supra*, II, C). Point n'est besoin alors de la *Frustration clause* dans une police corps. S'il n'en est pas ainsi dans la police du Lloyd's, c'est que son texte peut être employé pour assurer tout genre d'intérêt assurable ; le même motif explique l'existence de la même clause dans le papillon de l'Institut dit : *War risks clauses*, servant à l'assurance du risque de guerre pour tout genre de police. Or, si l'on passe en revue les diverses Conditions de l'Institut, on observe que les *Instituts Time Hulls* ne contiennent que la clause F. C. and S.¹² Mais, dans l'assurance corps au voyage, en dessous de la clause F. C. and S., se trouve la *Frustration clause* avec la même mention que celle de police du Lloyd's : « Si la première était supprimée, la seconde jouera »¹³. La même chose peut être observée dans toutes les Conditions de l'Institut pour l'assurance *au voyage* du fret et des marchandises¹⁴. Or, dans toutes ces Conditions, il y a aussi la clause F. C. and S., qui, comme nous l'avons dit, exclue aussi toute conséquence du « fait du prince » et donc le risque de *loss of voyage*. S'agit-il d'une mesure de précaution, ou sommes-nous en présence d'une interprétation originale — bien que, à notre avis, mal fondée — d'après laquelle la présence de notre clause est nécessaire dans l'assurance au voyage, puisque dans celle-ci, à l'encontre de ce qui se passe dans l'assurance à temps, la clause F. C. and S. ne suffirait pas pour dégager les assureurs du risque de *loss of voyage*.

(12) Clause n° 20, conditions du 1/6/36.

(13) Clause n° 14, conditions du 1/6/36.

(14) *Institute Freight Clauses (voyage)*, clause n° 9, conditions du 1/1/36 ; *Institute Cargo Clauses*, F. P. A. et W. A., clauses n° 10, conditions du 1/4/36.

§ 44

LA CLAUSE "FREE OF CAPTURE AND SEIZURE"

Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint, or detainment and the consequences thereof or of any attempt therat (piracy excepted), and also from all consequences of hostilities or warlike operations whether before or after declaration of war.

« La présente police est faite franche de capture, saisie, arrêt, contrainte ou détention et de leurs conséquences, ainsi que de toute tentative faite à ces fins (autres que la piraterie), ainsi que de toutes les conséquences d'hostilités ou opérations semblable à la guerre, soit avant, soit après la déclaration de guerre. »

I

Généralités

Introduite en 1898, pour exonérer les assureurs de certains risques, la clause F. C. and S. comporte une observation introductive particulièrement importante. Cette clause n'équivaut pas à une exclusion de risques de guerre pour le simple motif qu'elle énumère un nombre de risques parmi lesquels, en dehors de ceux de guerre, il y a des événements qui n'ont rien de spécial à la guerre. Il en est ainsi de la saisie, arrêt de puissance, contrainte et détention, tous risques que nous avons étudiés séparément sous le titre de : Conséquences des actes du pouvoir politique et exécutif (*supra*, § 39, III, B). Cela tient, probablement, au fait que tous ces risques, que l'on appelle du nom générique de « fait du prince », sont aggravés et rendus plus fréquents par l'« état de guerre ». Il résulte, donc, qu'en Angleterre, car la question ne se résume pas seulement à l'assurance du Lloyd's, il n'y a pas de problème séparé des risques de guerre ; ces derniers sont évidemment la substance principale de ladite clause, mais pas l'unique. Qu'on parte de la préoccupation d'exclure ou de couvrir ces derniers risques, la manière ne peut être qu'indirecte et le problème portera uniquement sur l'existence ou l'exclusion de la clause F. C. and S.

Il y a à ce propos quelque confusion de terminologie et

de technique d'interprétation juridique, très souvent à remarquer dans les ouvrages de droit comparé portant sur l'assurance anglaise.

Sur le continent, l'assurance des risques de guerre se prête à une étude séparée, tandis qu'en Angleterre la même chose serait impossible. Et ceci malgré l'existence d'une clause appelée *Institute War Risk clause*. Car cette dernière, comme on l'a vu plus haut, ne consiste, dans sa première partie, tout au moins, que dans l'annulation pure et simple de la clause F. C. and S. Cette remarque est très importante car elle relève la particularité de la question.

Quand, par exemple, il s'agit d'un arrêt de puissance, en France on se demande si c'est un fait de guerre, ou non, pour qu'on puisse l'attribuer soit à l'assureur de guerre, soit à celui de risques maritimes. En Angleterre, s'il y a exclusion de la clause F. C. and S., il est inutile dans ce cas de faire appel à l'expression *hostilities* (guerre), pour faire quelque discrimination pareille, car le mot *seizure* comprend tout arrêt, quelle que soit sa nature.

Il en est de même d'un nombre de situations où la question d'interférence dans l'espace et dans le temps ne se pose pas dans ce dernier pays. Considérant que les risques de guerre sont l'objet principal de cette clause et si on ne tenait pas compte de l'inexactitude initiale d'une comparaison entre la clause F. C. and S. et une clause continentale d'exclusion de risques de guerre, on peut certainement conclure dès maintenant que nombre de solutions anglaises s'expliquent par la rédaction particulière de la susdite clause des risques de guerre¹.

II

Interprétation

A. — PREMIÈRE PARTIE DE LA CLAUSE F. C. AND S.

Free of capture, seizure, arrest, restraint or detainment, and the consequences thereof or any attempt thereat, piracy excepted...

Dans cette première partie il y a exclusion d'un nombre de risques que nous avons vu couverts par l'énumération générale des risques assurés et que l'on classe habituellement sous le titre générique de « fait du prince » (*supra*, § 39, III, B). Les premières interprétations, que cette clause reçut, à un moment où elle était moins complète dans sa

(1) Conf. Etude de M. Audouin, sur arrêt de la Chambre des Lords, du 12 juill. 1920 (Petersham), *Circulaire des Armateurs*, n° 1102.

rédaction que dans la forme actuelle, datent du temps des guerres de Napoléon. Alors des difficultés se présentaient sur le sens à donner aux mots *ports of discharge*, et *in port or ports*.

Les décisions à ce sujet ne présentent aujourd'hui aucune importance, depuis que cette restriction dans l'espace de la franchise n'existe plus.

De l'ancienne jurisprudence d'avant-guerre il suffit de retenir ces quelques notions, valables encore aujourd'hui.

Dans la pensée des assureurs, cette clause prenait une grande importance en cas de guerre, quand les captures, saisies, arrêts, etc., se trouvaient naturellement accrus. Mais l'état de guerre n'était pas leur unique préoccupation. Ils voulaient en général exclure tous ces risques, quelle que soit l'époque où ils prenaient lieu. Ainsi, ils introduisirent une clause qui, tout en étant très simple, avait une portée extrêmement large car en dehors des risques de guerre, ils excluaient tous les risques que la doctrine anglaise classe sous l'expression générale *restraints of princes*² ; clause simplement rédigée : *Free of capture and seizure and of hostilities or consequences thereof*.

Dans l'interprétation de cette franchise, il est à remarquer que « capture » et « saisie » ne signifiaient pas la même chose. Le premier mot avait un sens assez précis et se résumait à la « prise » par un belligérant, corsaire ou bâtiment de guerre. La saisie avait en échange un sens extrêmement large et on y faisait rentrer toute prise forcée de possession par une autorité légale ou par une force dominante, à l'exception des pirates, sans égard aux circonstances ou causes auxquelles elle devait son exercice. C'est là, du moins, le résumé de la manière dont Lord Fitzgerald définit ce terme dans la décision *Cory v. Burr*³. Dans cette affaire, la Chambre des Lords décida que la saisie fiscale d'un navire qui se livrait à la contrebande devait être considérée comme une *seizure*. Et, en 1903, une autre décision confirma le fait que tout *restraint of princes*, rentrait dans le terme *seizure*⁴.

Ainsi, quand vers le commencement du xx^e siècle on changea la rédaction ancienne de la clause F. C. and S., par l'introduction des mots : *arrest, restraints or detainments*, on ne changea rien quant à sa véritable étendue juridique.

Comme la clause l'indique, il y a une exception à l'exclusion du risque de capture. C'est le cas de la piraterie. L'origine de cette exception tient dans le fait que la piraterie a

(2) *Supra* § 39, III, B.

(3) (1883), 8 App. Cas., 405.

(4) *Miller v. The Law Accident Ins. Co* (1903), 1 K. B. 712, précité, pour une perte due à une mesure d'ordre sanitaire.

toujours été considérée comme faisant partie de *general perils of the seas*, depuis l'époque où les actes de piraterie étaient presque aussi fréquents qu'une tempête en mer. Il était donc impossible d'éliminer un risque essentiellement maritime, et qui n'était en rien influencé par un état de guerre. D'un autre côté, au moment où les assureurs avaient terminé la rédaction complète de la clause F. C. and S., ils avaient pu introduire sans crainte la mention « autres que la piraterie », car ce dernier risque commençait à disparaître. Mais, à notre avis, cette mention pourrait être aujourd'hui la source d'une difficulté assez imprévue.

En France, où la notion de piraterie diffère légèrement de la notion anglaise, une clause analogue à la F. C. and S., en lèverait toute portée pratique à l'exception de piraterie car ce risque serait inclu, soit parmi les captures ou saisies, soit, en cas de guerre, parmi les risques de guerre, puisque les actes contraires aux lois de guerre ont été jugés fait de guerre⁵.

En Angleterre, depuis la loi de 1906, il reste une situation assez particulière qui constitue un risque peu fréquent, mais non impossible, à la charge des assureurs. Supposons qu'en temps de guerre, l'équipage d'un navire se révolte et s'empare de sa conduite pour le livrer à l'ennemi, ou que des passagers, ennemis déguisés, se saisissent à main armée de l'équipage et du capitaine. D'après la Règle 8^o du M. I. A., ces deux cas constituent expressément des actes de piraterie. L'assureur d'une police contenant la clause F. C. and S., sera tenu de telles pertes sans qu'il puisse alléguer, même si preuve claire d'un but patriotique et manque d'intention de pillage était fournie, qu'il y a fait de guerre.

L'« intention de piller » est certainement le critérium admis par la jurisprudence anglaise dans la définition de la piraterie ; mais il n'est applicable que là où il y a un doute ; tel est, par exemple, la situation qui fit l'objet de l'affaire *Monetaca and Carystuiaki Bank v. Motor Union Insurance Co.*, précit.⁶. Dans cette affaire il s'agissait de la capture d'un navire par un chef de bande au service de nationalistes turcs révoltés. Dans le doute sur le fait de savoir s'il s'agissait d'une prise ou d'une véritable piraterie, on appliqua le susdit critérium et on admit qu'il y avait eu prise. Mais dans notre suppositon, il s'agit d'une situation que la loi classe expressément parmi les actes de piraterie. Pour ce qui concerne l'argument d'un acte de guerre, car patriotique, même si l'exception de piraterie, légalement prévue, n'existait point, la preuve ne serait pas suffisante. En effet, nous verrons bientôt qu'on a décidé dans une af-

(5) Ripert, III, 2673 et 2674.

(6) § 39, III, C.

faire étrangement semblable qu'un acte de destruction fait par un ennemi déguisé en passager ne pouvait pas être considéré comme risque de guerre, s'il n'y avait que preuve du but patriotique et non pas du fait que le destructeur agissait comme agent du gouvernement ennemi.

Au contraire, dans toute circonstance autre que celle que fit l'objet de notre supposition, il est indifférent qu'il y ait guerre ou paix, force physique exercée ou non, acte de particuliers ou d'un groupe investi d'autorité légale ; les assureurs ne seront tenus en aucun de ces cas⁷.

Pour le reste des cas exclus par la première partie de la clause il suffit de se référer aux risques classés sous les titres de « risques de guerre, capture et saisie »⁸ et « conséquences des actes exécutifs et politiques »⁹.

B. — DEUXIÈME PARTIE DE LA CLAUSE F. C. AND S.

... And also from all consequences of hostilities or warlike operations whether before or after declaration of war.

1° Position du problème.

Le deuxième alinéa de la clause F. C. and S., probablement le plus important, prévoit exclusion des risques de guerre.

Il est curieux de remarquer que, pendant tout le XIX^e siècle — car la clause était couramment employée, avant d'être introduite dans la police du Lloyd's, depuis l'époque des guerres de Napoléon — il y eut très peu de décisions à son sujet.

Cela tient probablement au fait que, dans la plupart des assurances, il y avait un seul assureur et une seule police pour les risques de navigation et de guerre.

Deux affaires, très connues, méritent d'être rappelées pour servir de comparaison au revirement de la jurisprudence en la matière.

Dans l'affaire *Ionides v. The Universal Marine Association*¹⁰, il s'agissait d'une police sur facultés « franche de capture, saisie, détention et de leurs conséquences ou de toute tentative faite à ces fins, et aussi des conséquences des hostilités, révoltes ou émeutes » pour un voyage de Rio de Janeiro à New-York. Pendant le cours du voyage, survint la

(7) *Powel v. Hyde* (1855), 5 E. & B. 607 ; *Johnston v. Hogg*, (1863) 10 Q. B. D. 432 ; *Robinson Gold Mining Co v. Alliance Ins. Co.* (1904) A. C. 359.

(8) *Supra* 39, III, A.

(9) *Supra* 39, III, B.

(10) (1863) 14 C. B. N. 259, en confirmation d'une ancienne décision, *Hahn v. Corbett*, 2 Bing. 205.

guerre de sécession américaine de 1860. Les confédérés, pour empêcher la navigation des Nordistes, avaient éteint le vieux phare du Cap Hatteras. Le navire qui transportait les marchandises faisant l'objet de l'assurance, ne sachant pas que le phare avait brusquement cessé de fonctionner, naviguant à sa recherche, échoua sur la côte et se perdit corps et biens. Il fut jugé que la guerre était seulement la cause indirecte et lointaine de la perte et qu'ainsi il y avait eu risque de mer, dont la *proximate cause* était l'erreur du capitaine.

Dans une autre affaire, *Livie v. Janson*, l'assureur fut exonéré de la perte consistant dans la saisie, par les ennemis, d'un navire qui avait échoué complètement avarié sur une côte, à cause du mauvais état de la mer durant les quelques jours avant l'échouement¹¹.

Dans les deux affaires, il y eut, sans égard aux circonstances de fait, une stricte application de la *proximate cause*.

En dehors de ces affaires et d'autres espèces moins importantes, il n'y eut aucune interprétation technique et approfondie des termes *hostilities*, et *warlike operations*.

A partir de 1914, la révolution qui se produisit dans l'armement et la stratégie de guerre, amenèrent un grand nombre d'affaires dans les solutions desquelles il est souvent difficile de distinguer les raisons de fait de celles de droit.

Les contestations se présentèrent sous trois aspects. Il y eut d'abord des décisions qui portaient sur la clause même. Puis sur des assurances seulement du risque de guerre passées avec les quelques mutuelles ou sociétés qui s'en firent une spécialité exclusive¹² et, en dernier lieu, sur l'interprétation des contrats passés avec le gouvernement anglais par lesquels ce dernier prenait à sa charge les risques de guerre dans les contrats d'affrètement avec les particuliers.

Ce dernier cas doit être soigneusement distingué de celui où l'Etat s'ingéra dans le marché des assurances ou réassurances de la manière déjà étudiée¹³.

Il ne s'agissait ici que d'un type spécial de chartes-parties, connues sous le nom de *T. 99*, par lesquelles les armateurs se réservaient les risques de mer, le tout ou partie avec les assureurs, tandis que l'état « s'obligeait à supporter les risques de guerre ». Ce contrat ressemble en général à la charte-partie type du 15 mars 1918 qui régissait en France les relations entre l'état et les armateurs ; mais en Angleterre il n'intervint pas dans les mêmes conditions qu'en France, où on l'employa en exécution de la loi du 10 février 1918, ordonnant la réquisition générale de la flotte marchande.

(11) (1810), 12 East, 648.

(12) *Supra* § 11.

(13) *Idem*.

Directement les contestations ne furent pas considérées comme faisant partie du domaine du contrat d'assurance. Il fut en effet jugé qu'une semblable clause d'une charte-partie ne constituait pas un contrat d'assurance conformément à l'article 23 du M. I. A., notamment à cause du défaut d'une mention de la somme assurée et à cause du fait que l'état ne s'était nullement alloué le titre d'assureur¹⁴. De plus, le montant du dommage que l'amirauté s'engageait à payer, était égal à la valeur du navire au moment de la perte, ce qui, disait-on, différenciait ce contrat d'une police d'assurance, que celle-ci soit ouverte ou bien évaluée. Néanmoins la discrimination des risques fut faite par les mêmes tribunaux et suivant le même critérium que dans les affaires d'assurances proprement dites. En effet, la clause N° 19 des contrats T. 99 était ainsi conçue : « Les risques de guerre assumés par l'amirauté sont ceux qui seraient exclus par une police anglaise habituelle, par la suivante, ou similaire, mais pas plus large clause : ... (N. A. suivait le texte de la F. C. and S.) ». C'est pourquoi nous citerons les plus importantes au même titre que celles se présentant sous les deux premiers aspects.

Si on voulait attribuer à la jurisprudence anglaise d'après-guerre d'avoir sanctionné quelque théorie pour distinguer les risques de guerre des risques ordinaires de la navigation, on peut généralement conclure qu'elle a admis celle de la « cause déterminante ». Pourtant, dans la majorité de ses décisions, elle nous semble être arrivée aux mêmes résultats que ceux préconisés par M. Ripert dans sa théorie du *fait de guerre*¹⁵. Il est incontestable que la cause déterminante est, entre autres théories, celle qui cadre le mieux avec une notion simpliste de justice ou d'équité, climats juridiques spécifiquement anglais. Qu'on y soit arrivé, comme nous le verrons bientôt, aux mêmes solutions que celles qui découlent de la théorie du fait de guerre, à laquelle nous nous rallions complètement, n'est aucunement une preuve qu'il y a identité entre ces deux théories et que leur qualité est la même.

La similitude des solutions n'est, au contraire, qu'une excellente preuve de la portée pratique de la théorie du fait de guerre, ainsi que de son manque d'opposition avec la notion d'équité.

2° Navires perdus sans nouvelles (*missing ships*).

Toutes les décisions rendues à ce propos se basent sur

(14) *Admiralty Commer's v. Sir R. Ropner & Co Ltd.* (1917), 86 L. J. K. B. 1030.

(15) Ripert, III, 2683 et s.

une pure appréciation de fait, et ceci explique le nombre de solutions contradictoires ¹⁶.

Pour ce qui est de la charge de la preuve, la jurisprudence s'est montrée très sévère. Dans les cas où il y avait deux assurances séparées, une pour les risques de la navigation et une autre pour les risques de guerre, la condition des assurés était assez avantageuse. En effet, ces derniers pouvaient s'adresser aux assureurs maritimes et invoquer simplement les périls de mer, car, d'après une vieille jurisprudence, une perte en mer était supposée être due à la mer ¹⁷. Sur cette manière d'admettre la preuve, il y a probablement identité de critérium des solutions anglaises et françaises ¹⁸.

Dans les contrats T. 99, et sous les polices sur risques de guerre seulement, la preuve était en échange très difficile à faire en ce qui concerne l'assuré. En effet, il a été maintes fois jugé non seulement que le demandeur devait prouver le risque de guerre, mais que là où il ne réussissait à prouver qu'un ensemble de circonstances également favorables à une présomption de risques maritimes et de risques de guerre, les assureurs de guerre devaient être tenus pour non responsables ¹⁹. Les tribunaux français se montrèrent du même avis pour ce qui concerne les polices de guerre ²⁰. Mais dans les contestations soulevées en France par la charte-partie type du 15 mars 1918, la difficulté ne se posait jamais car il y était stipulé que les pertes sans nouvelles seraient considérées comme provenant d'un risque de guerre. En résumé, dans les cas très rares où la jurisprudence anglaise s'en est tenue à quelque principe juridique et a abandonné le point de vue réaliste, elle paraît plutôt avoir sanctionné, en la matière, une présomption de risques ordinaires ²¹.

Il semble donc que, contrairement à notre affirmation, ces dernières dites solutions sont en contradiction avec la théorie du fait de guerre, d'après laquelle la coexistence d'un fait de guerre suffit pour que, sans tenir compte de son degré d'efficacité, il y ait risque de guerre.

Mais en admettant assez souvent la preuve par présomption de fait, la jurisprudence anglaise a su éviter les inconvénients et la sévérité de principe admis et ainsi est arrivée

(16) Arnould, II, 905 *a*, et note (f) pour la jurisprudence ; voy. aussi Dor, 2, p. 541 ; *Idem*, pour la France, Ripert, III, 2678 ; et Belgique, Smet, n° 305.

(17) Green v. Brown (1744), Stra 1199 ; Newby v. Reid, Park., 7^e éd., 106.

(18) Pour l'exposé de principe, voy. Cour de Bordeaux, 18 déc. 1919, R. I. D. M., XXXII, p. 70 ; Com. Seine, 21 nov. 1919, R. I. D. M., XXXII, p. 119.

(19) Munro, Brice & Foreign v. War Risk Ass. (1918), 2 K. B. 78 ; le juge Scrutton L. J. dans British & Foreign SS. Co. v. The King (1918) 2 K. B. 887 ; Compagnia Martiartu v. Royal Exchange Ass. Corpor. (1923) 1 K. B. 650.

(20) Com. Nantes, 22 juin 1918, R. I. D. M., XXXI, p. 130 pour le principe ; pour le reste de la jurisprudence v. Ripert, III, 2678, et Dor, I, 419 et note.

(21) *Idem* pour l'Allemagne, Pays-Bas, et jurisprudence scandinave, Dor, 2, note p. 211.

bien près des solutions que préconise la doctrine du fait de guerre²².

3° *Hostilities*.

La meilleure et la plus complète interprétation de ce terme fut donnée par Lord Wrenbury à l'occasion de deux célèbres affaires, du *Petersham* et du *Matiana*²³, sur lesquelles nous reviendrons plus largement par ailleurs :

« Le mot *hostilities*, dit-il, ne signifie pas l'existence d'un état de guerre (*state of war*) mais des actes d'hostilités ou des opérations d'hostilité. La sentence : *all consequences of hostilities or warlike operations wether before or after declaration of war*, peut être lue : toutes conséquences des opérations de guerre ou des opérations similaires aux opérations de guerre (*warlike*) soit avant, soit après la déclaration de guerre. Attribuer à ce mot un sens plus large, à savoir toutes les conséquences de l'existence d'un état de guerre, serait donner à l'expression une signification qui dépasserait de loin tout ce que l'on peut imaginer comme étant l'intention des parties ».

Ainsi, au point de vue terminologique, *hostilities operations* signifie « opération de guerre », et *warlike operation*, « opérations semblables aux opérations de guerre » ; toute autre traduction serait certainement incorrecte²⁴. Ainsi le terme *hostilities* de la police anglaise signifie, à lui tout seul, « guerre » et son étendue est assez large pour englober à la fois les deux notions françaises de « guerre » et « hostilités »²⁵.

De plus, dans les mêmes affaires, Lord Atkinson expliqua que dans la sphère du mot *hostilities*, entre la notion de belligérance proprement dite et que la nature des opérations de guerre peut être soit défensive, soit offensive²⁶.

Ainsi, il faut, en principe, que l'acte de destruction soit commis soit par un groupe investi légalement d'une force armée nationale, soit par un seul individu mais à l'ordre d'un gouvernement et par lui nommé dans ses fonctions de

(22) *General de Boisdeffre*, Lloyd's List & Shipp. Gazette du 12 et 18 janv. 1923 ; Dor, 2, 204 et note.

(23) *Britain SS. Co v. The King* (1919) 1 K. B. 575, (*Petersham*) et Chambre des Lords (1921), 1 A. C. 108 ; voy. aussi étude précitée de M. Audouin, *Circulaires des Armateurs*, n° 1102 ; *British India Steam Navigation Co. v. Green and Others* (1919), 1 K. B. 632 (*Matiana*) ; 2 K. B. 670 en appel ; et (1921), 1 A. C. 99, en Chambre des Lords et R. I. D. M., XXXIV, 737.

(24) Comme celle de M. Ripert, III, 2691, qui traduit *warlike operations* par « opérations de guerre ».

(25) Dans la clause de la police française sur corps, contre les risques de guerre, de 1913, art. 3, le mot « guerre » coexiste avec « hostilités ». D'où la jurisprudence s'est efforcée à les distinguer, donnant au deuxième mot, un sens plus restreint. Trib. Seine, 20 déc. 1918, R. I. D. M., XXXI, p. 203.

(26) 1 A. C., p. 114.

destructeur. L'acte commis, même en temps de guerre, par un individu muni de sentiments patriotiques, mais agissant de sa propre initiative ne rentre pas parmi les risques de guerre. Ceci résulte par argument *a contrario*, d'une décision où il s'agissait d'une explosion causée à bord d'un navire, par une machine infernale posée par un Allemand qui fut prouvé avoir travaillé par ordre, et dans l'exercice de ses fonctions d'agent du gouvernement allemand²⁷.

Il n'y a pas grand intérêt à délimiter ce qui rentre dans le groupe *hostilities*, et ce qui fait partie de *warlike operations*, risque auquel on cherche à donner un sens à part, puisque les deux sont exclus par la clause F. C. and S.

Néanmoins, on peut donner au premier terme une interprétation plus limitée et précise et y classer en principe les actes de destruction matérielle, offensifs ou défensifs, tout à fait particuliers à la guerre : les arrêts de puissance, la prise, etc.²⁸. Mais, comme nous l'avons vu, dans ces deux derniers cas, il importe peu, en droit anglais, que la perte soit due à un fait de guerre ou à une mesure politique d'une autre nature puisque les termes *capture*, et *seizure*, ont un sens extrêmement large²⁹.

A ce propos, aucune difficulté ne peut se poser car il n'y a pas couverture ou exclusion des « risques de guerre » en termes généraux, pour qu'on se demande en quel cas un arrêt, par exemple, constitue un fait de guerre. Il y a simplement introduction ou suppression de la clause F. C. and S. Quand cette clause joue, l'assureur n'est responsable d'aucune capture ou saisie, quelle que soit sa nature et origine, et le contraire se produira là où la clause est rayée. Grâce à cette large interprétation de ces deux derniers risques, il n'y aura pas interférence ni dans l'espace ni dans le temps, sur le terrain d'application de l'assurance des risques ordinaires de la navigation et celle de guerre, dans le cas où il y avait deux assureurs distincts. C'est spécialement à ce propos qu'il convient de remarquer que certaines solutions de la jurisprudence anglaise s'expliquent par la rédaction particulière de clauses couvrant ou excluant les risques de guerre.

Il peut seulement y avoir pluralité de causes. Les solutions auxquelles on est arrivé dans ce cas montrent le lent abandon, au moins sur ce terrain, de la théorie classique de la *causa proxima*.

Dans l'affaire de l'*Ikaria*, il s'agissait d'une police contenant la clause F. C. and S. Le navire *Ikaria* venant de l'Amé-

(27) *Atlantic Mutual Ins. Co. v. King* (1919), 1 K. B. 307 : la doctrine française est divisée sur cette question ; voy. résumé et énumération dans Ripert, III, 2675, note 1, p. 712.

(28) En général, ce qu'on appelle aussi des actes d'hostilité directe, Ripert, I, 268.

(29) *Supra* § 39, III, A.

rique du Sud à destination du Havre, fut torpillé par un sous-marin allemand à 25 miles de son port de destination. A l'aide de remorqueurs de sauvetage le navire fut conduit au Havre où, par un temps moyennement houleux, il ne put rester à flot que deux jours, après lesquels il coula complètement. Les assureurs invoquèrent la clause qui excluait les risques de guerre et le demandeur alléguait, au contraire, le fait que la *proximate cause* était l'état de la mer.

La question se posa une fois de plus sur l'interprétation du mot *proximate*, de l'article 55 du M. I. A. La Cour d'appel et la Chambre des Lords déboutèrent la demande de l'armateur en considérant que la perte était due à un risque de guerre³⁰. « La cause immédiate, s'exprima Lord Shaw, est celle qui l'est quant à son efficacité. L'efficacité peut avoir été conservée malgré l'intervention, entre temps, d'autres causes qui ne l'ont pas encore détruite ou affaiblie... »

C'est ainsi que la jurisprudence fixée par l'affaire *Livie v. Janson*, précédemment citée³¹, fut définitivement abandonnée sur ce point.

Aux Etats-Unis on fit aussi, dès 1917, appel à la cause efficiente et on décida qu'il y avait risque de guerre « là où il n'y avait aucune cause intervenante et efficace pour interrompre le lien de causalité entre l'arrivée du risque de guerre et la perte ».

Mais cette jurisprudence ne s'établit pas sans résistance de la part des Cours d'appel et c'est seulement en 1925 que la Cour Suprême des Etats-Unis³², en cassant deux arrêts de la Cour d'appel³³, se fixa dans le même sens, en décidant que lorsqu'il y avait prise ou arrêt pour prise, tous les accidents qui arrivent au navire arrêté pendant qu'il a à bord l'équipage de prise (comme, dans l'espèce, un naufrage dû au heurt d'un écueil) constituent seulement des conséquences du même risque de prise.

La manière dont s'exerce la destruction matérielle par l'ennemi importe peu : canon, torpille, feu ou mine, font partie de *hostilities*. La *War Riks Clause*, de l'Institut, plus moderne que la clause F. C. and S., prévoit expressément « les risques de mines et/ou torpille et/ou bombes ».

4° Warlike operations.

A cette expression on attribue un sens plus large qu'à

(30) *Leyland Shipping Co v. Norwich Union Fire Ins. Co.* (1917) 1 K. B. 873 ; (1918) A. C. 350 ; et R. I. D. M., XXXIII, avec une étude de M. Audouin, *L'assurance contre les risques de guerre et la navigation sans feu et en convoi pendant la guerre de 1914-1918*, p.1 et 239.

(31) *Supra*, sous-sect. II, B. 1^o.

(32) 2 févr. 1925, Dor, 10, 205.

(33) (3^e circuit), 7 juill. 1923, Dor, 4, 288.

celle de *hostilities*. Elle comprendrait, d'après Lord Wrenbury³⁴, des opérations semblables à celles auxquelles les bel-ligérants ont recours pendant une guerre, quoi qu'il n'y ait pas actuellement d'état de guerre. Il en est ainsi par exem-ple dans le cas d'opérations pour supprimer une rébellion dans un pays ami ou une puissance alliée, ou dans le cas de mesures de défense, comme un barrage de mines, etc., faite avant ou après la déclaration de guerre ; cette der-nière opération constituerait, par exemple, une opération d'*hostilities*, pendant la guerre, et seulement à « caractère de guerre », si elle était faite avant la déclaration ou après la cessation des *hostilities*. La même distinction subtile, mais bien inutile, est faite pour le cas de collision avec une mine dans la zone de la guerre ou ailleurs ; une avarie causée par une mine portée par les flots à une grande distance de la zone pour la défense de laquelle elle fut fixée a été consid-érée comme une perte due à une *warlike operation*³⁵.

Remarquons que, dans ce dernier cas, il est inutile d'at-tribuer à un sinistre telle appellation plutôt que l'autre, puisque la clause F. C. and S. prévoit exclusion des risques y énumérés *wether before or after declaration of war* (soit avant, soit après la déclaration de guerre).

La traduction correcte de *warlike operations* serait, com-me on l'a dit plus haut, « opérations semblables aux opéra-tions de guerre » ou, expression préférée par un savant com-mentateur de la *Revue Dor*, « opérations à caractère de guerre ». Pourtant certains autres commentateurs du droit anglais emploient généralement la traduction « opération de guerre ». Il y a là une erreur manifeste quant à la forme. Quant au fond, l'erreur est moins importante puisqu'on a pris soin de distinguer *warlike operations*, de *hostilities* ou *operations of war*, que l'on traduit habituellement par « actes de guerre ». Il faut avouer que même pour la doc-trine anglaise, la distinction entre ces deux termes ou entre de telles opérations et la navigation ordinaire, s'avère par-fois bien difficile.

Ainsi, d'après Lord Wrenbury, un bâtiment de guerre ne serait pas toujours engagé, même en cas de guerre, dans une opération de guerre (*hostilities operations*) ou dans une *warlike operation*. Il est vraiment difficile de concevoir une opération pacifique faite par un tel bâtiment en cas de guerre et c'est avec raison, nous semble-t-il, que MM. Hart et Simey n'admettent pas l'existence de deux possibilités³⁶.

Quoi qu'il en soit, la jurisprudence est arrivée à admet-

(34) *Petersham et Matiana*, précit., (1921), 1 A. C., p. 114.

(35) *Stoomvaart Maatschappij (Sophie H) v. Merchants' Mar. Ins. Co.* (1919), 89 L. J. K. B. 834 (H. L.).

(36) Arnould, II, sect. 905 c.

tre une *warlike operation*, dans les circonstances pratiques suivantes.

Un bâtiment de guerre est engagé dans une telle opération quand il dirige un convoi de navire marchands et même quand, en dehors de la zone de guerre, il fait route vers une baie dans l'intention de rencontrer le convoi dont il dirigera la marche³⁷. Il en est de même d'un patrouilleur de côte à la recherche de sous-marins³⁸. Mais nous ne voyons pas pourquoi une telle manœuvre ne serait tout simplement une opération de guerre. (D'ailleurs, le vicomte Foulay remarqua dans l'espèce qu'il s'agissait là plutôt d'une *hostilities operation* mais que ceci n'avait eu aucune importance pour le sens de la décision). S'il y avait eu, comme en France dans l'affaire Eduard Shaki-Telesfora, un navire de commerce affecté à la recherche de sous-marins, alors on aurait pu parler d'une « opération à caractère de guerre » (R. I. D. M. XXXII, 114, 366, 552).

Pour les navires marchands, la distinction est plus importante, car hors le cas des navires armés et transformés en navires de guerre, il ne peut s'agir pour ces bâtiments que d'une opération pacifique (*peaceful operation*) ou d'un service auxiliaire de guerre ; c'est justement cette dernière situation qu'on est arrivé à classer parmi les *warlike operations*, mais d'une manière restrictive et assez concrète. D'abord, comme nous le verrons bientôt en détail, la navigation en convoi ou sans feux n'est pas considérée, en principe, comme constituant une telle opération de la part d'un navire de commerce.

Puis, ce qui est plus important, il a été jugé que le transport de chargement de matières premières, qui pourraient pourtant être transformées en matériel de guerre par le gouvernement pour lequel le chargement fut effectué, ne constitue qu'une opération commerciale ordinaire³⁹.

En échange, il y a opération à caractère de guerre de la part d'un bâtiment de commerce qui, réquisitionné ou non, est employé au transport de voitures d'ambulances et de matériaux, munitions, provisions de guerre d'une base à l'autre⁴⁰, ou quand il est transformé par le gouvernement en hôpital flottant⁴¹, ou quand il transporte des troupes vers ou depuis le théâtre des opérations⁴².

(37) *Richard de Larrinaga SS. v. Admiralty Commrs.* (1920) 1 K. B. 700 ; 3 K. B. 65 ; (1921) 2 A. C. 141 et R. I. D. M., XXXIII, 9 et XXXIV, 252.

(38) *Att. - Gen. v. Ard Coasters Ltd.*, (1921) 2 A. C. 141 (*Ardgantoch*).

(39) *Petersham et Matiana*, précit., *Circulaires Armateurs*, n° 1102 ; R. I. D. M., XXXIV, 737.

(40) *Commonwealth Shipping Repr. v. P. & O. Branch Service*, (1923) A. C. 199 (*Geelong*), Dor, 2.116.

(41) *Adelaide S.S. Co v. The King*, (1923) 1 K. B. 59 ; A. C. 292 (*Warilda*), Dor, 3, 105.

(42) *British & Foreign SS. Co. v. The King*, (1918) 2 K. B. 879 (*St. Oswald*) ; R. I. D. M., XXX, 155.

Il y a aussi *warlike operation*, dans le mouvement de défense d'un navire qui, apercevant un sous-marin, se précipite à sa rencontre ou même quand, par erreur, prenant une épave submergée pour un sous-marin, il se livre à la même manœuvre ⁴³.

Il n'y a donc pas de critérium exact pour distinguer les opérations dites pacifiques et celles dites à caractère de guerre ; la distinction est une pure question de fait. Ainsi, des affaires précitées, il résulte que la nature d'une cargaison n'est pas une considération suffisante par elle-même pour aboutir à une qualification du caractère de la navigation. Il faut considérer en ensemble « le caractère et surtout le but dominant du navire » ; telle semble être la raison qui motive certaines décisions en complète contradiction avec les décisions précitées ⁴⁴.

L'importance de la distinction entre ces deux opérations est primordiale au point de vue de l'attribution de caractère de risque de guerre ou de navigation aux espèces difficiles.

Le juge anglais est arrivé par ce moyen à résoudre le problème de la nature des risques douteux, d'une manière extrêmement simple et concrète.

Dans les catégories délicates de collision avec un bâtiment de guerre, ou des abordages entre navires naviguant en convoi ou sans feu, au lieu de se livrer directement à une recherche abstraite sur la nature générale de tels risques, la jurisprudence anglaise a préféré, d'une manière plus simpliste, chercher appui dans une considération plus facile à saisir.

Le point de départ est une analyse des faits consistant à savoir s'il y a opération à caractère de guerre. De ce point elle en a fait une sorte de *test*. Celui-ci appliqué, elle est arrivée à considérer tout simplement que tout sinistre causé par le fait d'un navire engagé dans une opération à caractère de guerre, peut être tenu pour la conséquence d'une telle opération et, par suite, comme risque de guerre.

En réalité, comme nous observerons dans les explications ultérieures, la jurisprudence se considérant par les principes généraux du droit d'assurances a imposé une deuxième condition : la *warlike operation* doit être la cause prochaine du sinistre.

Mais dans la pratique, elle a su satisfaire aux nécessités du commerce en se montrant très libérale sur la première condition pour atténuer la rigueur et l'incertitude de la deuxième.

(43) *Henry et M' Gregor Ltd. v. Martin* (1918), 34 T. L. R. 504.

(44) *Marchtrove SS. v. The King*, 36 T. L. R. 108 ; *Harrison Ltd. v. Shipping Controller* (1921), 1 K. B. 122.

5° Collision avec un bâtiment de guerre.

Dans l'affaire du *St. Oswald* ⁴⁵, il s'agissait d'un abordage entre le navire de guerre français *Suffren* et le navire marchand *St. Oswald*.

Ce dernier était affrété par le gouvernement anglais, sous une charte-partie T. 99, et servait, au moment de l'accident, à l'évacuation de troupes de Gallipoli. Les deux navires voyageaient sans feux. La Couronne, défendeur, avait admis que *St. Oswald*, au moins, était engagé dans une *warlike operation*, mais prétendit que la cause directe du sinistre était la navigation sans feux, qui devait être considéré comme un risque ordinaire de la navigation. Le tribunal de première instance et la Cour d'appel décidèrent qu'il y avait un risque de guerre par *warlike operation*, à la charge de l'amirauté. Le Lord Justice Scrutton déclara que la décision en l'espèce n'enlevait rien au principe que la navigation sans feux ne constituait, par elle-même, un risque de guerre. Mais ceci est un point secondaire de l'affaire, sur lequel nous reviendrons par ailleurs. Cette décision, quoique très critiquée sur des considérations de fait, et quoique ne faisant pas jurisprudence sur ce qui constitue une opération à caractère de guerre, car elle prit l'aveu du défendeur comme argument définitif ⁴⁶, n'en reste pas moins décisif sur le principe de la solution des collisions avec un navire de guerre.

Dans l'affaire *Petersham*, la Chambre des Lords rappela l'existence de la jurisprudence *St. Oswald* et *Suffren* en la considérant comme bien fondée.

Le *Suffren* semblait, comme il résulte de l'affaire, avoir été engagé dans une opération, sinon d'hostilités, au moins à caractère de guerre. Mais sur ce fait on n'insista point. Il avait été suffisant de constater que l'un des navires, le *St. Oswald*, était engagé dans une telle opération pour qu'on tienne la collision pour une conséquence d'une *warlike operation*.

Il ne résulte pas de cette décision que toute collision avec un navire de guerre, pendant la guerre, doit être classée comme risque de guerre. Bien au contraire, si un navire de commerce, se livrant à une opération pacifique, entrerait en collision avec un navire de guerre qui était en train de se livrer à la navigation ordinaire, il faudrait considérer, comme en temps de paix, qu'il y a risque maritime.

Il est pourtant rare qu'un tel cas arrive en temps de guerre ; il faudrait supposer pour qu'il en soit ainsi, un abordage avec un navire de guerre en pays neutre.

(45) *British and Foreign S.S. Co v. The King* (1917, 2 K. B. 769 ; (1918) 2 K. B. 879 ; R. I. D. M., XXXIII, 1.

(46) Arnould, 10^e édit., II, sect. 905 d.

Peut-être en est-il de même, du cas d'un navire de guerre hors service ou ne s'engageant à aucune opération à caractère de guerre, car il existe une certaine opinion dans la jurisprudence anglaise qu'un bâtiment peut être, en cas de guerre, engagé dans une opération pacifique ⁴⁷. Nous ne connaissons pas de décisions dans ce sens. Mais c'est peut-être à cause de cette idée que, dans le cas d'un abordage entre un navire de commerce en navigation ordinaire et un navire de guerre navigant hors la zone de guerre, on s'est livré à une recherche de la nature du voyage de ce dernier bâtiment ; le fait qu'il faisait route en vue de rejoindre un convoi a été jugé une *warlike operation* ⁴⁸.

6° Navigation sans feux.

La solution de principe à ce problème fut donnée par la Chambre des Lords dans la célèbre affaire du *Petersham* ⁴⁹.

Le navire de commerce *Petersham*, affrété par l'amirauté anglaise sous une charte-partie T. 99, venait de Bilbao avec un chargement de minerai de fer pour le gouvernement. Se dirigeant vers Glasgow, son port de destination, il entra pendant la nuit en collision avec le *Serra*, de nationalité neutre. Les deux navires voyageaient, conformément aux instructions des autorités, sans feux et aucune faute ne fut prouvée à la charge de l'un ou de l'autre. Le demandeur alléguait le risque de guerre sur la base du fait que : a) *Petersham* se livrait à une opération à caractère de guerre, et b) la navigation sans feux constituait par elle-même une autre opération du même caractère.

Sur le premier argument il n'y eut pas de discussion sérieuse et on décida de suite, que le fait qu'un navire de commerce transportait des matières premières qui pouvaient servir à des matériaux de guerre n'impliquent nullement qu'il était engagé dans une opération semblable à la guerre.

Le deuxième point, la navigation sans feux, fut considéré par Mr Justice Bailhache comme ne constituant qu'un risque maritime, et la Cour d'Appel ainsi que la Chambre des Lords confirmèrent le jugement ainsi que cette manière de voir. L'arrêt de la Chambre des Lords remarqua d'une manière extrêmement logique que les deux navires accomplies-

(47) *Supra*, sous-sect., II, B. 4°.

(48) *Richard de Lorinaga*, précit., (1921) A. C. 141 ; R. I. D. M. XXXIII, 9 ; confirmée par *Roanoke*, Hain SS. Co Ltd., v. Board of Trade (1928), 31 Lloyd's List L. Rep. 171 et Dor, 18, 249 ; *Ardgantock*, Ard Coasters Ltd. v. The Crown, 35 T. L. R. 604 et R. I. D. M., XXXIII, 1 ; *contra*, *Clan Matheson*, Clan Line Steamers, Ltd., v. Board of Trade (1928) 31 Lloyd's List L. R. 329, et Dor, 19,207 ; sauf cette dernière exception, comp. dans le même sens, Ripert, III, 2690.

(49) *Précitée*, Britain SS. Co v. The King (1919), 1 K. B. 575 ; Ch. des Lords (1921), 1 A. C. 108 ; *Circulaires Armateurs*, n° 1102 et Audouin, étude précitée, R. I. D. M., XXXIII, p. 10.

saient un voyage pacifique avec le commun désir non pas d'engager, mais d'éviter des opérations belliqueuses et que l'un de ces moyens consistait précisément à masquer leurs feux ; par là, d'ailleurs, les navires ne faisaient pas autre chose que ce que faisaient tous leurs semblables, il y a quelques générations.

« Un navire, dit Lord Sumner, n'est pas engagé dans une *warlike operation*, simplement parce que pendant la guerre et comme mesure de précaution, il ne fait pas usage de ses feux » ⁵⁰. De même, Lord Wrenbury précisa : « Si l'opération est une qui ne crée pas un nouveau risque mais ne fait qu'aggraver ou rendre plus grand un risque maritime existant en changeant quelque chose qui, hors cas de guerre, aurait été une précaution contre le risque, alors il n'y a pas un risque de guerre » ⁵¹.

Dans l'affaire du *St. Oswald*, Lord Justice Scrutton avait remarqué que le jugement de l'espèce ne préjudiciait en rien aux principes qu'une collision entre deux navires naviguant sans feux ne pouvait être considérée, par elle-même, comme un risque de guerre.

Dans l'abordage du *Petersham* et *Serra* et dans celui entre le *St. Oswald* et le *Suffren*, les navires étaient engagés dans le même genre d'opérations : les premiers s'occupaient d'une aventure commerciale, les deux derniers d'une opération à caractère de guerre. Dans l'affaire du *Geelong* ⁵², un seul navire de commerce était engagé dans une *warlike operation*. C'était *Bonvilston* qui, en état de réquisition par le gouvernement anglais, transportait des voitures d'ambulances et autres matériels de guerre, de Moudros à Alexandrie, deux bases de guerre. Chemin faisant il fit couler *Geelong*, qui, réquisitionné par le gouvernement australien, se livrait à une aventure commerciale ; les deux navires marchaient à toute vitesse et ni l'un ni l'autre n'étaient en faute.

Un arbitre avait assigné à l'emploi de *Bonvilston* le caractère d'une opération semblable à la guerre et basé sur ce fait, le tribunal, la Cour d'appel et la Chambre des Lords décidèrent que l'abordage avait pour cause un risque de guerre. Il n'y eut même pas de discussion sur le fait de navigation sans feux.

Un seul des juges, Lord Finlay, rappela, en passant, qu'il était de jurisprudence que le seul fait d'une navigation pa-

(50) 1 A. C. 115 et 128.

(51) *Ibid.*, p. 135. Il semble donc que l'extinction des phares n'est pas plus que jadis, un risque de guerre. *Ionides v. Universal Marine Assn.* (1863), 14 C. B. N. 259 et Haute Cour de Justice, 20 juin 1916 (*Astree*), R. I. D. M. XXXI, 115 ; mais devant la rareté des espèces et sur la base d'un *dicta* de Bailhache J. dans *Fenwick and Co Ltd. v. North of England Association*, (1917) 2 K. B. 522, quoique dans une matière totalement différente, il n'est pas possible de généraliser cette présomption.

(52) *Commonwealth Shipping Repr. v. P. & O. Branch Service*, (1923) A. C. 191, ou 13 Ll. L. Rep. 455 et Dor, 2, 116.

reille ne pouvait être considéré comme un risque de guerre ⁵³.

Dans la cinquième édition de Gow, M. F. H. Carey ⁵⁴, l'auteur du chapitre sur les risques de guerre, se lance dans des conclusions fort hasardeuses à l'occasion du commentaire de l'affaire *Geelong*. D'après M. Carey, si le navire engagé dans une opération pacifique (*Geelong*) aurait, contrairement à ce qui est arrivé, coulé celui qui était engagé dans une *warlike operation* (*Bonvilston*), il y aurait eu péril maritime, et si les deux navires avaient sombré, la perte du premier aurait été attribuée à un risque de mer, tandis que celle du deuxième à un risque de guerre ⁵⁵. Il y a là une affirmation complètement erronée, car la clause 19 du T. 99, couvrant les risques de guerre, ou la clause F. C. and S., les excluant, font allusion à un risque conséquence d'une *warlike operation* et non pas à la couverture ou exclusion seulement des sinistres qui arrivent à un navire engagé *lui-même* dans une telle opération. D'ailleurs cet excellent technicien mais moins bon juriste, semble non pas interpréter les clauses susdites, mais conclure sur l'état actuel de la jurisprudence anglaise. Or, il n'y a pas de doute qu'il n'existe aucune affaire ni le moindre *dicta* dans ce sens de la part des juges anglais.

Nous avons reproduit cette opinion pour montrer qu'en Angleterre même, la jurisprudence sur les risques de guerre est loin d'être bien comprise par des spécialistes ou par les intéressés, gens du métier.

L'allusion précitée de Lord Finlay, sur le principe que la navigation sans feux demeure un risque maritime, est bien établie et basée probablement sur l'existence de certaines affaires antérieures très importantes.

La première est *Petersham* précédemment citée.

La deuxième, *Inui Gomei Kaisha v. Bernardo, Attolico* ⁵⁶, concernait un abordage entre deux navires naviguant sans feux et accomplissant un voyage purement commercial. Il fut jugé que le risque était maritime. Mais dans cette espèce, il intervint un élément nouveau, que nous n'avons pas rencontré jusqu'à maintenant ; il y eut faute commune de navigation et celle-ci fut considérée comme cause déterminante du risque. L'influence de la faute sur le risque de guerre, question que nous traiterons bientôt en détail, ne se posa pas dans l'espèce, car il n'y eut même pas d'opération à caractère de guerre. Il n'y avait que la question de la navigation sans feux, qui aurait pu être traitée comme telle et à ce propos la Justice Roche est arrivée à la conclusion suivante : « Le

(53) *Dor*, 2, p. 122.

(54) *Dispacheur de la London Assurance*.

(55) *Gow*, pp. 329-330.

(56) *Lloyd's List*, du 20 juill. 1918. *Audouin, op. cit.*, 7 ; confirmé en appel, *Lloyd's List*, n° du 10 fév. 1919.

fardeau de la preuve incombe aux demandeurs à la présente instance et ceci implique qu'ils doivent me justifier que l'abordage devait fatalement se produire, en ce sens qu'étant donnée la distance à laquelle les navires se sont aperçus, l'abordage ne pouvait être évité, et qu'il n'y a pas eu de fausse manœuvre ou que, s'il y en a eu une, elle a été sans conséquence... J'ai acquis la conviction en tout cas que ni l'abordage ni la perte n'étaient inévitables lorsque les navires se sont aperçus ; et dans ces conditions les demandeurs n'ont pas établi que la navigation sans feux ait été la cause prochaine de cet abordage ou de cette perte ».

L'importance de cette affaire consiste dans le fait que, comme dans *Petersham*, le problème se pose sur la nature de la navigation sans feux en elle-même, sans que l'éventualité d'une opération à caractère de guerre vienne compliquer des conclusions à tirer du jugement rendu.

Il apparaît ainsi clairement que le risque de la navigation sans feux ne peut être considéré par lui-même comme un risque de guerre ou, le fait d'une telle navigation, une opération à caractère de guerre ; elle n'est tout au plus qu'une circonstance aggravant les risques ordinaires de la navigation et non pas un risque distinct ⁵⁷.

Ces points bien déterminés, expliquent le nombre de décisions où la jurisprudence a reconnu le risque de guerre au cas de collision entre navires naviguant les feux masqués. Comme dans l'affaire *Geelong*, déjà citée, toutes les fois où il en a été ainsi, ce fut parce qu'au moins un des deux navires effectuait une opération à caractère de guerre. Alors, la perte étant la conséquence d'une *warlike operation*, on avait pu admettre le risque de guerre et ainsi éliminer la responsabilité de l'assureur d'une police F. C. and S., ou, au contraire, le mettre à sa charge, s'il y avait exclusion de la clause F. C. and S., ou à la charge du gouvernement dans les contrats T. 99.

Le fait que dans de tels cas il y avait navigation sans feux n'était qu'un point secondaire dont on n'a jamais tenu compte et dont il était d'ailleurs inutile de le faire. En dehors du *Geelong*, ainsi s'expliquent les solutions des affaires du *Instructor* ⁵⁸, du *Maryland* ⁵⁹ et du *Warilda* ⁶⁰.

En résumé, toute affirmation soutenant qu'en cas de collision entre navires naviguant sans feux, la jurisprudence

(57) Conf. Ripert, III, 2692.

(58) *Charente Co v. Director of Transports* (1918), 10 Ll. L. L. Rep. 514 et R. I. D. M. XXX, 337.

XXXIV, 733.

(59) *Atlantic Transports Co Ltd & Others v. the Crown*, 9 Ll. L. L. R. 370, R. I. D. M., XXXIII, 849 et R. I. D. M. 733.

(60) *Adelaide SS. Co. v. The King* (1923) A. C. 292 précitée ; Dor, 3, 105.

anglaise a admis le risque de guerre est inexacte, puisque la Chambre des Lords a tranché la question dans un sens négatif (*Petersham*).

Aux Etats-Unis, le peu de décisions qui existent se sont définitivement fixées dans le même sens ; conformément à une vieille tradition⁽⁶¹⁾, les juges ont déclaré qu'en matière commerciale, ils se considéraient liés par la Chambre des Lords⁽⁶²⁾.

N'en est pas plus correcte l'affirmation des partisans de la solution contraire ou de la théorie des *risques aggravés* consistant à dire que les solutions anglaises s'expliquent par la rédaction particulière de la clause des risques de guerre⁽⁶³⁾. Car, s'il y a en effet une rédaction particulière de ladite clause, dont il faut tenir compte quelques fois (*supra* sous-sect. I), tel n'est pas le cas ici.

La meilleure preuve réside dans les solutions françaises qui ont en général le même sens, quoique la clause de ce dernier pays soit d'une rédaction différente⁽⁶⁴⁾.

7° Navigation en convoi.

Partant du principe établi à propos de la navigation sans feux, à savoir que le danger de collision est un risque maritime, il était plus facile d'arriver à la même conclusion en cas de navigation en convoi.

Pourtant, ce qui pouvait un moment heurter l'esprit d'équité des juges anglais, était le fait que dans le premier cas la navigation était rendue plus difficile par une mesure d'ordre général simplement, tandis que dans le deuxième cas, il y avait de plus une étroite immixtion des autorités de guerre, certainement dans une fonction à caractère de guerre, sur la conduite et manœuvre de chaque navire en particulier.

En fait, la plupart des litiges portaient sur la question de savoir quelle était la nature des divers sinistres arrivant pendant une navigation en même temps en convoi et sans feux.

La solution de principe, bien qu'il s'agissait d'un échouement et non pas d'une collision, fut donnée par la Chambre des Lords dans l'affaire du *Matiana*, le 12 juillet 1920⁽⁶⁵⁾, le jour même où fut rendu l'arrêt du *Petersham*.

Le navire *Matiana*, naviguant en convoi et se livrant à une opération d'ordre commercial, heurta pendant la nuit, par mer calme, un récif et par suite coula complètement.

(61) Cour suprême des Etats-Unis, *The Eliza Lines*, 199, U. S. 119.

(62) Cour de District Sud de New-York, 11 mars 1922, R. I. D. M., XXXIV, 1274 ; *Queen Ins. Co. of America v. Globe & Rutgers Fire Ins. Co.*, 278 Fed. 770 ; Dor, 2, 331, confirmé en appel, Cour Suprême 7 janv. 1924, Dor, 5, 259.

(63) Audouin, *op. cit.*, R. I. D. M., XXXIII, 239 et s.

(64) Ripert, III, 2692.

(65) *British India Steam Navigation Co. v. Green and Others* (1921) 1 A. C. 99 ; R. I. D. M., XXXIV, 737.

Le récif se trouvait dans une zone bien connue pour être dangereuse, et qui ainsi était habituellement évitée, mais le navire eut à faire des zigzags en conformité des ordres de l'officier du navire de guerre commandant le convoi ; quand l'accident eut lieu, le capitaine, comme il résulta de son témoignage, croyait se trouver à quelques neuf milles du lieu dangereux. Aucune faute ne fut prouvée à la charge des capitaines. Le navire était assuré par une police du Lloyd's avec la clause F. C. and S. et par une autre police pour les risques de guerre ou, en général, les risques exclus par la clause F. C. and S. ; l'action fut intentée contre les deux genres d'assureurs et il s'agissait en somme de savoir si la perte était la conséquence d'une opération à caractère de guerre.

En première instance, Justice Bailhache décida qu'il y avait risque de guerre⁶⁶. Sa décision fut infirmée en Cour d'appel à l'unanimité⁶⁷ et la Chambre des Lords confirma l'arrêt de la Cour d'appel, par une majorité de trois voix (Lords Atkinson, Sumner et Wrenbury) à deux (Lord Cave et Lord Shaw)⁶⁸.

Lord Atkinson insista sur le fait que s'il y avait *warlike operation*, elle ne pouvait être que de la part du navire de guerre et rappela, en l'approuvant, l'exemple de Lord Justice Atkin en Cour d'appel :

« Les navires de commerce sont engagés dans l'opération pacifique (*peace-like*) du transport de biens par mer. Les brebis ne sont pas le berger ; et ne sont pas en train de faire paître. »

A l'argument consistant à dire qu'il y avait eu ordre de l'autorité de guerre, Lord Sumner répondit qu'un tel ordre tout en aggravant les conditions de la navigation, comme la marche en convoi elle-même, ne pouvait être confondu avec le fait d'un officier de guerre montant à bord du navire de commerce et prenant la commande effective ; dans l'espèce, le navire continuait à être sous le commandement intime de son capitaine et tout ordre des navires patrouilleurs n'était, comme le principe même de ce genre de navigation, qu'une directive naturelle de l'opération de sécurité dont l'effectuation par le navire marchand ne lui donnait nullement la nature d'une opération à caractère de guerre.

Allusion fut aussi faite à la circonstance de la navigation sans feux qui ne devait être considérée autrement qu'aggravant la marche en convoi sans changer le caractère du risque — échouement ou collision entre navires de commerce — qui reste maritime.

(66) (1919) 1 K. B. 632.

(67) (1919) 2 K. B. 670.

(68) (1921) 1 A. C. 99.

Cette jurisprudence fut suivie aux Etats-Unis dans une affaire où il s'agissait d'une collision entre deux navires naviguant sans feux et faisant partie de deux convois se dirigeant en sens opposé⁶⁹.

Mais s'il y avait, en échange, dans les mêmes conditions, un abordage entre deux navires dont l'un était en train d'effectuer une opération à caractère de guerre, comme par exemple avec un navire de guerre, naviguant en zigzags autour du convoi, la perte étant considérée comme une conséquence d'une telle opération, sera tenue pour un risque de guerre. Il n'y a là que l'application du même système d'interprétation de la clause F. C. and S., que nous avons vu être adoptée par la jurisprudence anglaise dans la série des affaires se rattachant à l'expression *warlike operation*.

Ainsi s'expliquent, à propos de l'abordage entre navires marchant en convoi et sans feux, les solutions des affaires du *Kate*⁷⁰ et du *Larchgrove*⁷¹.

8° Influence de la faute.

Dans la jurisprudence continentale, le principe que la faute de l'assuré décharge l'assureur étant généralement suivi assez étroitement, il apparaît que pour qu'on puisse donner à un risque la qualification de risque de guerre, il faut que l'événement ait un caractère fortuit⁷². Cette nécessité parfaitement explicable par la conception juridique continentale de l'assurance, nous semble sujette à critique dans la théorie du *fait de guerre*, dont nous croyons ainsi voir le seul point faible. En effet, dans la théorie de l'*état de guerre*, ou de *risques aggravés*, il semble naturel de faire une hiérarchie entre deux espèces d'aggravation de la navigation et de donner la priorité à la faute, comme cause d'un dommage ; cette théorie partant d'une conception extrêmement large du risque de guerre devait nécessairement aboutir, dans un sens centripète, à un triage quelconque pour distinguer des risques de guerre les risques purement maritimes dont elle ne conteste pas l'existence parallèle.

Mais dans la théorie du *fait de guerre*, qui part d'une conception justement très restrictive arrivant à décider que seulement l'existence d'un fait de guerre précis peut qualifier un dommage de risque de guerre, nous ne voyons nullement comment on pourrait justifier le même ordre de la hiérarchie.

(69) *Queen Ins. Co. of America v. Globe & Rutgers Ins. Co.* 278, Fed. 770 ; Dor, 2 331 et en appel, Dor, 5, 259 ; dans le même sens, Sentence arbitrale italienne, 12 avr. 1922, Dor, 1, 566.

(70) (1924) *Mazarakis Brothers v. Furness Withy & Co.*, Ll. L. L. Rep. 152 ; Dor, 7, 246.

(71) *Owners of Larchgrove SS. v. The King*, 36 T. L. R. 108.

(72) Jurisprudence sous Ripert, III, 2684 note 1 et 2, Dor, 1, 152.

Quand on parle de concentration de la responsabilité ou d'absorption d'un petit risque par un grand, il n'est que logique d'opter en faveur du risque de guerre. Aucun problème ne se pose en cas de faute seulement, sans fait de guerre et c'est ne pas tenir compte de la réalité que d'oublier que les deux risques se présentent toujours ensemble en cas de difficulté. Il n'y a pas, dit-on, en Angleterre, une chaîne de causalités, mais un filet de causes. Si un navire est jeté vers l'ennemi par une tempête, la cause maritime importe peu du moment qu'il y a fait de guerre⁷³. En quoi une faute de navigation peut-elle changer dans une même circonstance, l'existence d'un fait de guerre ? Il n'y a qu'en cas de dol ou d'acte intentionnel qu'il peut en être autrement. La jurisprudence, qui s'occupe moins du côté théorique que des besoins pratiques, n'est pas loin d'avoir sanctionné cette distinction en insistant sur la nécessité d'une faute lourde, pour le moins⁷⁴. M. Ripert admet lui-même, que la faute doit être d'ailleurs appréciée relativement aux circonstances et que certaines erreurs peuvent être excusables⁷⁵. C'est justement cette admission qu'il est juste de critiquer ; il faut admettre tout ou rien. Autrement on arrive à se livrer à une recherche sur la cause prépondérante pour faire pencher la balance en faveur de l'erreur ou du fait de guerre ; or le principe et l'avantage à la base de la théorie du *fait de guerre* s'opposent justement à cette recherche.

En Angleterre, le problème s'est posé d'une manière subtilement différente.

Au premier abord, il ne faut oublier que le domaine d'application de la règle *si casus evenit culpa assicurati non tenentur assuretores*, est extrêmement restreint dans le droit de l'assurance maritime de ce dernier pays⁷⁶ ; et qu'en ce qui concerne une perte causée *directement* par un péril couvert, elle reste d'après l'article 55 du M. I. A. à la charge de l'assureur même si elle ne se serait pas produite sans la négligence du capitaine ou de l'équipage.

On comprend aisément que, liés par l'article 55 de la loi de 1906, les juges anglais ne pouvaient se permettre de tenir compte de la faute ou négligence du capitaine ou de l'équipage dans un sinistre dont la *proximate cause*, était une *hostilities operation*, ou une *warlike operation*. Restait seulement le problème de savoir si un tel risque était vraiment la cause immédiate du sinistre.

Soucieux de donner un aspect juridique uniforme à l'in-

(73) Ripert, III, 2686.

(74) Com. Seine, 7 mai 1919, R. I. D. M., XXXII, 110 ; Italie, Sentence arbitrale 28 nov. 1919, R. I. D. M., XXXIII, 491.

(75) III, 2684.

(76) *Supra* § 42, II.

interprétation de la *proximate cause*, les tribunaux anglais sont arrivés, et l'ont expressément déclaré, à adopter le système de la cause déterminante ; telle est en effet la réaction moderne qu'on peut attribuer en général à la jurisprudence anglaise actuelle. En ce qui concerne les risques de guerre, il est donc naturel de trouver que, symétriquement, ils aient prétendu avoir sanctionné le même système d'analyse.

C'est ainsi que le juge Rowlatt put dire dans *St. Oswald*, précité, que lorsqu'un abordage survient entre deux navires dont l'un poursuit une opération à caractère de guerre et l'autre un voyage commercial, l'indemnité tombe à la charge de l'assureur de risques maritimes à moins qu'il ne soit prouvé que l'abordage a eu pour cause l'opération à caractère de guerre.

En d'autres mots, pour qu'il y ait risque de guerre, il faut deux conditions : opération à caractère de guerre et que cette opération ait agi comme cause dominante.

Les juges anglais se sont montrés très libéraux sur l'admission de ces deux preuves.

Comme on l'a très bien remarqué⁷⁷, la jurisprudence anglaise, au lieu de se livrer comme sur le continent à une analyse abstraite de la nature d'une catégorie de risques, comme la navigation en convoi ou sans feux, etc., a insensiblement déplacé le problème et est arrivée à le rendre plus simple : dès qu'un des navires impliqués dans un sinistre s'est trouvé engagé dans une *warlike operation*, il y a risque de guerre.

Cette observation se trouve être vraie, mais elle ne nous semble pas expliquer complètement le mécanisme du déplacement qui, à raison de la *proximate cause*, ne peut pas être aussi simple. L'explication de cette attitude est, dans notre opinion, la suivante. Juridiquement la preuve de ces deux conditions incombait aux assurés. Se rendant compte de la difficulté de la preuve de la deuxième condition, le juge anglais, soucieux des besoins du commerce, a admis, sans le déclarer, que la première condition consistant dans l'existence d'une opération à caractère de guerre était suffisante. Il n'a pas affirmé l'inutilité *théorique* de la preuve de la deuxième condition, mais a pris l'habitude de considérer qu'en fait, par l'administration de la première, son appréciation sur l'existence de la deuxième preuve était satisfaite.

Cette pratique eut d'ailleurs pour conséquence un renversement de la charge de la preuve. Si l'assureur pouvait prouver qu'il y avait une autre cause déterminante et indépendante du sinistre, il n'y aurait pas risque de guerre ; une telle preuve est évidemment très difficile à administrer, mais ainsi s'affirme le principe de l'existence de deux conditions.

(77) Observations sur un arrêt de la Ch. des Lords, du 22 mars 1923, *Dor*, 3, p. 117.

Nous aurons bientôt d'autres preuves à l'appui ; pour le moment il suffit de constater que la majorité des affaires fut solutionnée par la simple administration de la première condition. Au fond, il s'agit là de l'admission, probablement inconsciente, d'une présomption de l'homme et ceci, en confirmation de notre opinion, ressemble étrangement à la théorie du *fait de guerre*.

Le problème ainsi déplacé, on comprend facilement que lorsqu'il s'agit seulement de déterminer si l'un des navires était ou non engagé dans une opération de guerre, la considération de la faute commise par ce navire n'a plus aucune influence sur la qualification du risque ; elle ne peut en effet rien changer au caractère de la navigation dont on recherche la nature.

Directement, une circonstance semblable se présente dans l'affaire du *Warilda*, où la Chambre des Lords émit un arrêt de principe sur l'influence de la faute dans le risque de guerre ⁷⁸.

Le navire *Warilda*, engagé par l'Amirauté aux conditions de la charte-partie T. 99, était employé comme transport-ambulance et avait à bord un certain équipage civil et de guerre, et un armement défensif contre les sous-marins. Naviguant sans feux, et à toute vitesse, il entra, la nuit, en collision avec le *Petingaudet*, qui se livrait à une opération purement commerciale ; quand la collision eut lieu, le premier navire était en train de transporter du Havre à Southampton un grand nombre de blessés, avec le personnel ordinaire de médecins et infirmières.

De ce fait de graves avaries résultèrent au détriment des deux navires.

Dans une action intentée par les propriétaires du *Petingaudet*, il fut jugé que la responsabilité de l'abordage incombait à *Warilda* par raison d'une faute de navigation commise par le capitaine de ce dernier navire.

La présente action était intentée par les propriétaires du *Warilda* qui demandèrent à la Couronne, en vertu du contrat T. 99, le paiement de : a) l'avarie subie par leur navire, et b) la somme qu'ils avaient été obligés de payer au propriétaire du *Petingaudet*.

Contre la première demande, la défense de la Couronne, tout en reconnaissant que *Warilda* était engagé au moment du sinistre dans une opération à caractère de guerre, allégua la faute de ce dernier, faute qui devait être tenue pour avoir été la cause directe du dommage. En première instance, le juge se prononça en faveur de la Couronne ⁷⁹ ; la Cour d'ap-

(78) *Adelaide SS. Co. Ltd. v. The King* (1923) A. C. 292 ; Dor, 3, 105.

(79) (1923) 1 K. B. 59 ; R. I. D. M., XXXIV, 748.

pel infirma le jugement⁸⁰ et la Chambre des Lords confirma l'arrêt de la Cour.

Dans cette dernière instance, la partie la plus intéressante du jugement est l'argumentation de Lord Sumner.

Faisant un résumé de la jurisprudence antérieure, ce juge observa qu'il y avait déjà, sinon des solutions de principe, de nombreux *dicta* des juges des instances inférieures. En effet, pour n'en citer qu'un seul, le juge Bailhache avait dit dans *The Matiana* (1919), 1 K. B. 132, « qu'une faute de la part de l'officier du Roi serait sans importance » (p. 636) et que « l'opération serait quand même une opération à caractère de guerre, bien que mal exécutée » (p. 637). En ce qui concerne un autre argument de la défense, Lord Sumner observa que l'allusion à tous les jugements où il fut prouvé qu'aucune faute n'a pu être relevée (*St Oswald, Petersham, Matiana*) ne pouvait mener à aucune conclusion ou argument sur la question que soulevait l'espèce actuelle (*Warilda*) ; dans la seule affaire où une faute fut jugée être la cause d'un abordage, et le risque considéré comme maritime, il ne s'agissait que de navires engagés — les deux — dans une opération purement commerciale, *Inui Gomei Kaisha v. Bernado Attolico*, précitée⁸¹.

De plus, comme la plupart de ses collègues, il observa qu'aux termes de la charte-partie, la Couronne était responsable de « toutes conséquences » d'hostilités et d'opérations à caractère de guerre, sans qu'aucune distinction soit faite entre une opération bien ou mal dirigée. La conséquence d'une telle opération était un abordage ; or dans un abordage, il est de jurisprudence constante (l'art. 55 du M. I. A. le confirme) que l'assuré a droit à une indemnité même si cette perte a été exclusivement provoquée par la faute de ses préposés ou même par sa propre négligence, *Trinder, Anderson and Co. v. Thames and Mersey, Co.* 1918, 2 Q. B. 114⁸². Il ne s'agissait pas ici de décider à quel navire incombait la responsabilité, pour choisir celui des assureurs maritimes des deux navires qui devait, en fin de compte, supporter la perte en tout ou partie.

« Pour avoir la clé de tous ces problèmes, dit-il, il faut se souvenir que l'existence d'une faute est le fait même d'où dépend directement ou essentiellement le sort d'une action d'abordage, dont l'objet est de déterminer la responsabilité respective des parties en cause ; tandis que ce fait n'a que la valeur d'un élément de preuve dans une action en règlement

(80) (1923) 1 K. B. 59 ; *Dor*, 1, 136.

(81) *Supra*, même sous-sect. au n° 6.

(82) *Supra* § 42, II.

d'assurance où il s'agit de savoir s'il y a réalisation du risque d'où dépend le droit à indemnité de l'assurance⁸³. »

Ainsi, comme il résulte de cet arrêt de principe de la Chambre des Lords, la faute de l'assuré n'a aucune influence sur la qualification d'un sinistre comme risque de guerre⁸⁴.

Sur le deuxième objet de l'action, à savoir le paiement par la Couronne du montant de l'indemnité payé par le *Warilda* au *Petingaudet*, la Chambre des Lords débouta la prétention du demandeur, en exonérant la Couronne de tout remboursement. Cette solution, un peu surprenante au premier abord, apparaîtra comme parfaitement logique, — bien que non dénuée de tout reproche — quand on se rappelle les rapports entre la clause F. S. and S. et la clause du recours de tiers (R. D. C.), signalés lors de l'étude de l'assurance contre les responsabilités d'abordage⁸⁵.

En faisant abstraction de ce deuxième chef de la demande, une seule réserve importante peut être dégagée de cet arrêt.

L'affaire du *Warilda* ne concernait qu'une faute de la part du navire engagé dans une opération à caractère de guerre. Mais si la cause effective et immédiate d'un abordage entre un navire exécutant une opération de guerre et un navire employé à un but ordinaire était la faute de ce dernier on devait considérer qu'il n'y a que risque maritime. La Chambre des Lords n'a pas eu à se prononcer directement sur cette question. Mais le problème a été envisagé par Lord Sumner qui cita, en les approuvant, *les dicta* du même sens des juges des tribunaux inférieurs⁸⁶.

Cette interprétation est incontestablement en opposition avec la théorie du fait de guerre.

Mais, comme nous l'avons dit, la jurisprudence anglaise n'a jamais prétendu avoir sanctionné cette théorie ; elle est arrivée involontairement aux mêmes résultats, mais elle a toujours déclaré avoir employé le chemin de la *cause prépondérante*.

Ainsi, il ne nous semble pas que cette interprétation ne soit qu'équitable, mais en opposition avec l'arrêt ci-dessus rapporté⁸⁷.

Il ne s'agit pas dans cette réserve de décider que la faute attribue le caractère d'opération de guerre suivant qu'elle a été commise par l'un ou l'autre des navires ; de la part d'un des navires il y a toujours opération à caractère de guerre.

Seulement, les juges anglais, se défendent d'avouer qu'ils

(83) Dor, 3, 114 ; la jurisprudence du *Warilda* fut suivie dans *The Caroline* (1921), 37 T. L. R. 617.

(84) *Idem*, en Allemagne, Ritter, *op. cit.*, § 25, rem. 9 ; en ce qui concerne le droit anglais, l'affirmation contraire de Ripert, III, 2690, note 4, apparaît donc comme erronée.

(85) *Supra* § 41, I, B. 11° ; et sur le susdit chef de demande, Dor, 7, 206 et nôte.

(86) Juge Bailbache dans *Matiana* (1919), 1 K. B., p. 636 et Roche J. dans *Larchgrove*, 36 T. L. R. p. 108 et dans *Charente SS. Co. Ltd. v. Director of Transports*, 38 T. L. R. 148.

(87) *Contra*, Dor, 3, 119.

admettent de *plano* l'existence d'un risque de guerre là où il y a un *fait de guerre* ; ils déclarent que, conformément au principe de la cause prépondérante, il n'y a risque de guerre que là où un acte d'hostilité ou une *warlike operation* a été la cause dominante du sinistre.

Quand donc un navire engagé dans une opération commerciale entre en collision avec un navire se livrant à une opération à caractère de guerre, et que l'abordage a comme cause nouvelle la faute du premier, il n'y a pas qualification différente parce qu'il y a faute, mais parce que, comme l'expliquait Lord Sumner, il y a une cause nouvelle et indépendante qui est la *causa proxima* ⁸⁸.

Il y a peut-être un certain élément arbitraire non pas dans cette restriction mais dans le système même de la théorie de la cause dominante. En échange, il faut avouer que la susdite théorie satisfait en même temps l'esprit d'équité et les besoins de la pratique par un certain caractère de souplesse.

C'est ainsi que récemment, la Chambre des Lords put décider que dans une collision entre deux navires, dont l'un poursuivait une opération à caractère de guerre, la faute commune n'avait pas pu être considérée comme une cause distincte suffisante pour que l'abordage ne soit pas tenu comme une conséquence directe de cette opération (*Roanoke*) ⁸⁹.

En liaison avec la réserve ci-dessus, concernant l'influence de la faute du navire de commerce, cause indépendante d'un abordage, la Chambre des Lords eut à se prononcer, il y a quelques années, sur une question très connexe.

Il s'agissait de l'influence du *fait* d'un navire de commerce en cas de collision avec un navire exécutant une opération à caractère de guerre.

A la suite d'un accident de gouvernail, le navire *Clan-Matheson*, naviguant en convoi, entra en collision avec le *Western Front* et coula immédiatement ; des deux navires le dernier seulement était employé à une *warlike operation*.

La Chambre des Lords ⁹⁰, confirmant la décision des juridictions inférieures ⁹¹, décida que la perte n'était pas une conséquence de l'opération à caractère de guerre.

Cette haute juridiction ne fit qu'appliquer d'une manière parfaitement logique la théorie de la cause prépondérante.

« Au moment où il eut cet accident de gouvernail, une collision, dit le jugement, était inévitable. Quand un péril a commencé à opérer, le navire peut être considéré comme

(88) *Ibid.* en Allemagne, Dor, 3, 120.

(89) *Hein SS. Co. Ltd. c. Board of Trade* (1928), 2 K. B. 534 ; (1929) A. C. 534 et 535 ; Com. Cas. 29 ; Dor, 20, 188 ; dans l'espèce, il fut jugé aussi qu'il pouvait y avoir *Warlike operation* après l'armistice.

(90) *Clan Line Steamers Ltd. v. Board of Trade* (1929), 34 Ll. L. L. Rep. 3 ; Dor, 21, 202

(91) 31 Ll. L. L. Rep. 136 et en appel, 31 Ll. L. L. Rep. 329.

perdu par ce péril-là, indifféremment du temps qui s'écoule jusqu'à sa destruction complète ou partielle ou des aggravations par d'autres risques. La nature de l'objet heurté n'est qu'un pur incident. Si ce n'avait été le *Western Front*, c'eût été quelque autre navire qui pouvait être engagé dans une opération purement commerciale. La vraie cause du sinistre est donc la rupture du gouvernail, risque spécifiquement maritime » ⁹².

Vu le système admis par la jurisprudence anglaise, nous croyons qu'il n'y a rien d'illogique dans cet arrêt et ne pouvons aucunement nous rallier à la critique faite par le commentateur de la Revue Dor, qui, fait étonnant, en est encore à admettre la théorie de l'état de guerre et de la navigation en convoi comme risque de guerre par elle-même ⁹³.

En guise de conclusion, il faut reconnaître que la jurisprudence anglaise, tout en partant d'une conception concrète et à la recherche de la satisfaction des besoins de la pratique, n'a pas, comme il arrive avec une telle préoccupation, abouti à des solutions anti-juridiques ou contradictoires ; à ce propos toute critique ne peut attaquer que la base même de la théorie qu'elle a admise.

Il est regrettable en effet qu'ayant trouvé une critérium si ingénieux que celui de *warlike operation*, elle n'ait pas su aller jusqu'au bout et, en arrivant à une construction semblable à la théorie du *fait de guerre*, se défaire des derniers liens qui la rattachent encore à la cause dominante.

(92) Résumé de l'argumentation de Lord Sumner, Dor, 24 208.

(93) *Ibid.*, p. 217.

§ 45

LA "SUE AND LABOUR CLAUSE" ⁽¹⁾

And in cas of any loss or misfortune it shall be lawful to the assured, their factors, servants, and assigns to sue, labour, and travel for, in, and about the defence safeguard, and recovery of the said goods and merchandises, and ship, etc., or any part thereof, without prejudice to this insurance ; to the charges whereof we, the assurers, will contribute each one according to the rate and quantity of his sum herein assured.

« Et, en cas de perte ou de sinistre, il sera permis à l'assuré, à ses agents, préposés et ayants cause, d'agir, de travailler et de voyager en vue de la protection, sauvegarde et récupération desdites marchandises, biens et navire, etc., ou de partie de ceux-ci sans préjudicier à cette assurance ; nous, assureurs, contribuerons à ces dépenses, chacun à concurrence de son prorata dans la somme assurée ci-contre ».

I

Historique et fondement juridique

A. — ORIGINE

La *sue and labour clause*, destinée à protéger l'objet assuré exposé à un risque maritime, est d'origine tellement ancienne qu'Emerigon la considérait déjà, à la fin du XVIII^e siècle, comme depuis fort longtemps introduite². Il est même probable qu'elle apparut vers le XVI^e siècle, car, si la police florentine de 1527 ne la contient point, un pouvoir analogue est donné au capitaine par la police de Marseille — sur le *St. Ilarie* — de 1854³. Toujours est-il qu'en Angleterre, cette clause est reproduite par la *London policy*, de 1613, dans des termes presque identiques à celle qui, sous le nom de *sue and labour* ou *suing and labouring clause*, devait, un peu plus tard, être incorporé à la police du Lloyd's.

(1) Pour l'exposé détaillé de la question, voy. M. Domas, *La « sue and labour clause » en droit anglais*, étude Dor, 33. 41 et s.

(2) T. II, 239.

(3) Gow, p. 122.

D'après la doctrine anglo-saxonne, son introduction en Angleterre semble due à une opinion courante au xvii^e siècle d'après laquelle les mesures conservatoires prises par l'assuré ou ses préposés, pendant ou après un sinistre, s'analysaient en une renonciation tacite à son droit éventuel de délaissement⁴. Les assureurs, intéressés à la préservation et à la récupération de la chose assurée, permettaient ainsi à l'assuré de procéder à toutes les mesures conservatoires en s'engageant, non seulement à ne pas soulever ce moyen de défense mais encore à payer les frais encourus à cette occasion. En ce qui concerne le premier point, on se livre même à un excès de précaution. En 1874, la police du Lloyd's s'enrichit d'une nouvelle clause qui, connue sous le nom de *Waiver Clause*, est libellée comme suit :

Ant it is especially declared and agreed that no acts of the insurer or insured in recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.

« Et il est spécialement déclaré et convenu, qu'aucun acte, de l'assureur ou de l'assuré, exécuté pour recouvrer, sauver, préserver la propriété assurée, ne sera considéré comme une renonciation au droit de délaissement ou comme une preuve de l'acceptation de ce délaissement. »

Il est très curieux de remarquer que, malgré une politique traditionnelle, empêchant toute modification du texte de la police, cette clause fut introduite — à la suite et en continuation de la *sue and labour clause* — après avoir été insérée sous la forme manuscrite, à titre d'essai, et après que, à raison de l'interprétation que comportait la première clause, la jurisprudence l'eût considérée comme superflue⁵.

B. — NATURE JURIDIQUE

1° Y a-t-il une obligation, incombant à l'assuré, de faire tout ce qui est en son pouvoir pour prévenir l'arrivée d'un sinistre, ou lorsqu'il s'est produit, d'éviter le dommage ou d'en circonscrire l'étendue ?

En ce qui concerne le temps antérieur à l'arrivée du risque, sauf le cas de garanties (*warranties*) du fait personnel ou les stipulation expresses du contrat, les législations continentales ne paraissent imposer à l'assuré aucune obligation semblable⁶ ; une seule exception semble résulter de la jurispru-

(4) Marshall, II, 625 ; Arnould, I, sect. 22 ; Justice Willes, dans *Kidston v. Empire Ins. Co.* (1886), L. R. 1 C. P. 535 ; *Mitchel v. Edie* (1787), 1 T. R. 608 ; *Aitchison v. Lohre* (1887) 2 Q. B. D. 501.

(5) *Stringer v. English & Co. Ins. Co.* (1869) L. R. 4 Q. B. 676, 686.

(6) Smet, n° 121.

dence française qui applique les dispositions de l'article 348 C. com., relatif aux réticences et fausses déclarations, pendant toute la durée du contrat⁷. En droit anglais, il n'y a, certainement, aucune obligation de ce genre. Les réticences (*concealments*) et les fausses déclarations (*misrepresentations*) ne peuvent exister — et c'est là simplement logique — qu'avant la conclusion du contrat (art. 17 à 20 du *Marine Insurance Act*)⁸. D'ailleurs, faisant toujours abstraction de la question de garantie, l'article 55-2° de la loi de 1906 rend l'assureur responsable de toute perte dont la cause prochaine (*proximate cause*) est un risque assuré, même au cas où la perte ne se serait pas produite sans la faute de l'assuré, ou de ses préposés. Cette disposition qui donne aussi un aspect spécial au problème des mesures conservatoires postérieures à la production du sinistre, s'applique même si, hors le cas de fraude caractérisée, les préposés de l'assuré ou « l'assuré lui-même », ont provoqué, par leur faute, l'arrivée d'un risque couvert (Voy. *supra* § 42, II) ; et qui peut le plus, peut le moins ; comp. dans le même sens Danjon, IV, n° 1434 ; Jacobs, II, n° 702.

Pour ce qui est de l'arrivée du sinistre, la plupart des législations obligent l'assuré d'éviter le dommage ou de circonscrire son étendue : Allemagne, art. 819 C. com. et lois de 1908, art. 62 ; Belgique, Loi du 11 juin 1874, art. 17 et les articles 229 et 247 des lois coordonnées ; France : art. 381, 388 et 395 C. com. ; Hollande, art. 655 C. com. ; Italie, art. 436 C. com. ; Pays scandinaves, art. 245 C. scandinave, etc... Quoi qu'il n'y ait qu'une infime partie de ces législations qui stipulent expressément la sanction qui s'attache au non-accomplissement de cette obligation, la jurisprudence de tous ces pays s'accorde à trouver qu'il ne peut s'agir que de dommages-intérêts et non pas de la résolution du contrat, car comme on l'a remarqué, celui-ci a déjà produit son effet, dès la réalisation du risque, Ripert, III, 2479 ; il est vrai que le plus souvent, cette dernière sanction équivaut à une résolution, car, en fait, les dommages-intérêts peuvent être fixés au montant même de l'indemnité d'assurance, le vrai préjudice subi par l'assureur⁹.

Le droit anglais apparaît, à ce sujet, très obscur ; aussi y insisterons-nous longuement, considérant que c'est là le seul moyen de faire saisir la vraie portée de la *sue and labour clause*, sur laquelle les rares ouvrages étrangers traitant de l'assurance maritime anglaise ont apporté des explications, à notre avis, à la fois insuffisantes et erronées.

2° L'article 78-4° du *Marine Insurance Ast* stipule pourtant

(7) Ripert, III, n° 2425 et 2475.

(8) Arnould, II, sect. 567, 568, et 576 ; Bosc, p. 59 et s.

(9) Smet, n° 130.

de la façon la plus claire que : « Il est du devoir de l'assuré et de ses préposés, dans tous les cas, de prendre toutes les mesures raisonnables pour empêcher ou diminuer la perte ».

Mais cette disposition est, par rapport au droit anglais d'inspiration malheureuse, et, comme nous nous proposons de le montrer, « sans aucune application pratique », à cause des trois défauts capitaux qu'elle présente : elle est en contradiction avec une autre disposition importante de la loi, elle n'a aucun fondement historique jurisprudentiel, et, enfin, elle est dépourvue de toute sanction.

La contradiction entre l'article 78-4° et l'article 55-2° — qui met à la charge des assureurs les pertes dues à un risque couvert même si elles ne se seraient pas produites sans la faute ou négligence du capitaine ou autres préposés de l'assuré — apparaît évidente ; aussi nous dispenserons-nous d'insister sur les exemples et les trop longs détails que comporte la question et n'indiquerons, brièvement, que la solution actuelle. La doctrine et la jurisprudence modernes ont pris nettement position en faveur de l'article 55-2°, considérant que : en cas de contradiction, entre deux articles d'une loi « de codification », il faut préférer le plus clair, ou si les deux sont pareillement clairs, ou également obscurs, celui basé sur une jurisprudence constante et non contredite expressément par la loi¹⁰. Voici d'ailleurs comment s'exprima à ce propos l'éminent savant qu'est Lord Sumner :

« Il reste l'argument de l'article 78-4° de la loi qui est très original. C'est un des désavantages de la codification, que des termes nouveaux ou même des phrases étranges suggèrent que la loi a été changée, quand ceux habitués aux vieilles décisions ne s'en seraient même pas doutés. Il n'est pas possible de l'interpréter comme signifiant que si les préposés de l'assuré ne sont pas raisonnablement diligents... on ne puisse récupérer rien de ce qui a été ainsi perdu », *Gaunt v. British and Foreign Ins. Co. Ltd. and others*, Ch. des Lords (1921), 2 A. C. à la p. 65¹¹.

Quel serait alors le fondement historique de cette disposition légale ? Dans la première édition de son ouvrage, Arnould remarquait que, quoique la *sue and labour clause*, ne fit que permettre à l'assuré d'agir et de travailler au sauvetage, etc., la jurisprudence avait néanmoins décidé qu'il s'agissait d'un vrai devoir, t. I, p. 35, et II, p. 1190 ; à l'appui il citait, sans aucune autre explication, une seule et très vieille décision : *Mitchell v. Edie* (1718), 1 T. R. 608 ; mais

(10) Hart et Simey, dans la 11^e édit. de Arnould, II, sect. 799 (a) ; Atkin, L. J. dans *Gaunt v. British & Foreign Ins. Co Ltd. and others* (1920) 1 K. B., p. 917.

(11) Voy. aussi Bosc, pp. 188 et 229.

la doctrine moderne reconnaît elle-même, que le sens de cet arrêt paraît bien contestable¹².

En l'absence de toute autre jurisprudence, peut-on, d'autre part, invoquer les principes généraux et, par exemple, dire que l'assuré qui resterait impassible devant l'arrivée d'un sinistre, manquerait à la « bonne foi » qui doit régner dans l'exécution du contrat ? Cette question doit être résolue, sans hésitation aucune, par la négative. Il est, en effet, impossible d'exiger de l'assuré qu'il expose des frais, parfois considérables, et qu'il perde son temps pour restreindre l'étendue d'une perte qui ne lui causera aucun préjudice¹³. Autrement l'équilibre du contrat serait rompu en faveur de l'assureur ; nous prouverons même, un peu plus loin, la réalité de cette observation par un exemple où un tel acte de la part de l'assuré lui fait, pratiquement, perdre le droit à l'indemnité d'assurance (*infra*, II, A. 3°). D'ailleurs, quand on parle de ce devoir de l'assuré on tient pour acquis que l'assureur sera obligé de lui rembourser les frais ainsi encourus. C'est pourquoi il est permis d'hésiter, tout au moins, quand cette dernière conséquence se trouve faire défaut. Or, à ce propos, il n'est pas inutile de rappeler que le dernier arrêt américain sur la *sue and labour clause* — qui, dans l'espèce, rendait « obligatoire » l'intervention de l'assuré mais ne faisait pas mention du remboursement des frais — après avoir hésité à se prononcer sur la question de savoir si la rédaction apportait une innovation substantielle ou ne faisait que répéter un devoir imposé par la *common law*, décida que, faute d'une convention expresse, l'assureur n'était pas tenu au remboursement des frais, *American Merchant Marine Ins. Co. of New York, v. Liberty Sand and Gravel Co. Inc.* (1922), 282 Fed. R. 514 ; Dor, 2, 352 et note. De cette décision extrêmement criticable (*infra*, I, B, 6°), nous ne voulons, pour l'instant, déduire qu'une constatation : à savoir que la question est loin d'être résolue et, surtout, que l'obligation de l'assuré n'apparaît pas, en droit anglo-saxon, aussi certaine que l'affirme une partie de la doctrine anglaise¹⁴ et, à sa suite, quelques commentateurs étrangers du droit anglais¹⁵.

Enfin, et c'est là le troisième défaut, l'obligation dont parle l'article 78-4° du M. I. A. est dépourvue de toute sanction.

Ce défaut n'est pas, en lui-même, critiquable, car la jurisprudence peut très bien en combler la lacune ainsi que ne manque de le faire celle des pays dont les Codes gardent le

(12) Hart et Simey, *op. cit.*, II ; sect. 799 a, note (s) et (r).

(13) Smet, n° 122.

(14) Arnould, 1^{re} et 2^e édit., I, p. 35, et II, p. 1190 ; Mc. Arthur, p. 263 ; Dover, p. 237. — *contra* : Hart et Simey, *op. cit.*, sect. 799 a ; Gow, p. 123, note (1).

(15) Smet n° 146, 147 ; Persico, *op. cit.*, n° 253 ; voy. aussi Note précitée, Dor, 2, 370.

même silence (*supra*, B 1°). Or, sur ce point, il n'existe aucune décision anglaise postérieure à la loi de 1906¹⁶, et une seule, rendue dans des circonstances spéciales, antérieure au M. I. A., à savoir : *Currie v. Bombay Native Ins. Co.* (1869), L. R. 3. P. C. 72. Les détails de cette affaire jugée par le Conseil privé du Roi (*Judicial Comitee of the Privy Council*) peuvent être passés sous silence car le bien fondé de la décision est incontestable, et cela pour des motifs juridiques étrangers à notre question¹⁷. La seule raison pour laquelle on cite ce jugement est que, par un luxe d'argumentation, les juges y ajoutèrent à titre de *dicta* qu'on pouvait aussi justifier leur décision « sur le fait que la négligence du capitaine à prendre les mesures nécessaires pour éviter l'étendue du sinistre, empêchait son commettant, l'assuré, de demander toute indemnité » (pp. 81, 82). Le cadre restreint de cet ouvrage nous interdit une longue argumentation où l'on aurait pu montrer l'inutilité et la faiblesse de ce dernier raisonnement ; pour la thèse que nous soutenons, cela serait, d'ailleurs, superflu. Il suffit, en effet, d'observer que le susdit argument ne fut invoqué qu'à titre de *dicta*, que la décision est *unique* et — surtout — qu'elle émane d'un tribunal exceptionnel dont les décisions n'obligent, ni légalement, ni moralement, les autres Cours anglaises¹⁸, pour s'empêcher de conclure que la jurisprudence anglaise comble la lacune de l'article 79-4° précité et sanctionne d'une manière quelconque le non-accomplissement du prétendu devoir de l'assuré.

Il nous semble ainsi avoir suffisamment montré que l'article 78-4° du M. I. A. se présente comme une « loi imparfaite », au sens juridique et commun de l'expression et que, par conséquent, il n'y a dans l'état actuel du droit anglais, aucune obligation pour l'assuré « d'agir et de travailler » au sauvetage de la chose assurée¹⁹.

3° Si, comme cela arrive en réalité le plus souvent, l'assuré ou ses préposés travaillent à la prévention et à l'atténuation du « dommage », tous les frais encourus à ce propos seront, aux dires de la clause, à la charge des assureurs.

Mais à l'obligation de l'assureur au remboursement de tels frais on peut trouver un autre fondement, complètement indépendant de la convention des parties.

En effet, d'après les principes généraux du droit anglais de

(16) Là où le problème s'est posé indirectement à savoir le conflit de cet art. 78-4° et de l'art. 55-2° de la loi de 1906, les juges avouèrent l'impossibilité de sanctionner l'art. 78-4°, voy. *supra* B. 2°, a capô.

(17) Voy. un résumé dans Arnould, II, sect. 799 a, sous la note (f).

(18) Pollock, *A first book of jurisprudence*, 6^e édit., Londres, 1929, pp. 345-346 ; voy. aussi sur le même arrêt, M. Dumas, *op. cit.*, Dor, 33, pp. 45, 46.

(19) Aux Etats-Unis, un tel devoir paraît résulter de l'usage, puisque la majorité des polices stipulent ce devoir, Vance, *On Insurance*, Londres, 1930, p. 562 ; pour la jurisprudence voy. Dor, 2, 362 ; pourtant la rédaction de la clause dans l'*American Institute Time-Hulls* du 1/4/36 est pareille à celle de la clause anglaise.

l'assurance, il y a de nombreux cas de pertes qui, sans être expressément prévus par la police, donnent droit à une indemnité au profit de l'assuré. Il en est ainsi de ce que nous appelons les « avaries frais ». Aucun équivalent terminologique anglais ne s'attache aux hypothèses de la contribution d'avarie commune, de dépenses pour la libération du navire saisi ou arrêté, et de frais de sauvetage ; en ce qui concerne tout spécialement les deux derniers cas, l'assuré peut prétendre à une indemnité du chef de la saisie ou de naufrage, et n'a théoriquement pas besoin de formuler sa réclamation comme pour frais de rachat ou de sauvetage²⁰. Mais à ce que nous appelons communément « avaries particulières en frais » correspondrait, d'après la doctrine anglaise à l'expression de *particular charges* (Gow, p. 225, note 2).

L'article 64-2° du Marine Insurance Act définit les charges particulières simplement comme « des frais encourus par ou pour l'assuré pour la sûreté ou la conservation de l'objet de l'assurance ». Il en est ainsi, dans l'assurance sur facultés : du coût de la mise en état, séparation ou conditionnement (*reconditioning*), à un port intermédiaire, des marchandises avariées, de leur réemballage (*repacking*), magasinage (*warehousing*), etc. ; dans l'assurance du fret : du prix nécessaire au déchargement, à la mise à terre (*landing*), transbordement (*reshipping*) et réexpédition (*forwarding*) de la marchandise, si le navire est avarié en route, pour qu'à la suite de telles opérations et son envoi par un autre navire, on puisse gagner le fret payable à destination ; et enfin telles sont dans l'assurance sur corps, toutes les dépenses faites pour soustraire un navire à un désastre en pleine mer, pour le ramener à bon port, pour le renflouer s'il s'est échoué, et, en général, pour éviter une perte à la charge des assureurs.

Dans la pratique, tous les frais susdits sont aussi appelés *special charges*, ou, quelquefois, *extraordinary expenses* ; de plus, quand ils remplissent les conditions imposées par la *sue and labour clause*, on les désigne encore comme *suïng and labouring charges*.

Mais, d'après une autre opinion, les frais de conservation ne seraient qu'une catégorie de charges particulières ; et les dernières apparaîtraient, par rapport aux premières, comme un genre vis-à-vis d'une espèce. La majorité de la doctrine anglaise se complait, en effet, à affirmer que les charges particulières représentent « toutes » les pertes en frais, à l'exception de la contribution d'avarie commune et de *salvage charges*, expression dont le sens sera défini un peu plus loin ; ainsi, à côté des frais faits « dans ou pour la défense et la sauvegarde de la chose assurée », elles en comprendraient

(20) Arnould, II, sect. 863, note (e) ; cf. art. 65-1° du M. I. A.

une deuxième espèce qui consiste en dépenses « suites ou conséquences nécessaires de la réalisation d'un risque »²¹.

Une analyse de cette deuxième espèce de frais révèle tout naturellement deux catégories d'exemples. Dès qu'il s'agit de dépenses encourues à un port intermédiaire, la doctrine avoue la possibilité de leur classement parmi les frais conservatoires²².

Quand on passe à la deuxième catégorie — les frais faits à un port de destination — on constate que la pratique tend à les considérer comme des avaries particulières. Ainsi, d'après les dispatcheurs anglais, le conditonnement d'une cargaison avariée, qui a lieu à un port intermédiaire, est une dépense de conservation ; mais la même opération faite au port de destination ne constitue plus qu'un moyen d'estimer la perte ou, en d'autres termes, une dépense inhérente à l'assurance et suite nécessaire de la réalisation d'un risque ; complément d'une avarie particulière ou partielle, elle suit leur régime, et dès lors se plie aux conditions de la police et à ses éventuelles franchises²³. Les autres frais qui servent « uniquement » à la constatation d'une perte — frais d'expertise (*survey fees*), de vente aux enchères (*auction charges*), de dispatche (*adjustment fees*), etc. — et que la pratique appelle *extra charges*, bénéficient d'un régime intermédiaire et extrêmement curieux ; en vertu d'un vieil usage du Lloyd's, ils ne peuvent pas être ajoutés aux avaries particulières pour dépasser la franchise de pourcentage que stipule la police et ne sont remboursables que quand la perte dépasse le pourcentage ; d'où l'adage : *extra charges follow the claims* (adopté par la Règle 61 de *Rules of practice of the Average Adjusters Association*) ; mais dans ce dernier cas, ils sont au contraire payables en entier, s'ils sont encourus au port de destination, et seulement proportionnellement à la valeur réelle de la chose assurée, s'ils le sont à un port intermédiaire (Règle 62, *idem*).

Or, tout l'intérêt de la classification doctrinale se révèle dans le fait que, comme on le verra dans la section suivante, les charges particulières constituent, juridiquement une troisième sorte d'avarie, qui n'est traitée ni comme avarie particulière, ni comme perte partielle ou totale. Leur grand avantage est qu'elles sont remboursables, même si l'assurance est faite franc d'avarie, soit en général, soit jusqu'à concurrence d'un pourcentage donné.

Il est très difficile de conclure sur cette contradiction entre la doctrine et la loi.

(21) Arnould, II, sect. 869 ; Mc. Arthur, 260 et s. ; Gow, pp. 128 et 230 ; Clarus, Notes, p. 67.

(22) Arnould, II, sect. 869 ; note (b) ; et sect. 875, note (d).

(23) Gow, pp. 126, 127 et 225.

La tendance de la pratique permet, à notre avis, de se ranger du côté de la loi et de sa simple définition dans laquelle les *particular charges* ne signifient que les frais de conservation ; en tout cas, c'est en leur donnant ce sens que nous fournirons quelques explications sur leur étendue et sur le régime légal auquel elles sont soumises.

4° Ce fut dans l'affaire *Kidston v. Empire Ins. Co.* (1866), L. R. 1 C. P. 535 ; 2 C. P. 357, que la jurisprudence anglaise posa la distinction entre les avaries matérielles et les avaries en frais²⁴. Cette décision, que nous aurons encore l'occasion de rencontrer, reconnut l'existence d'une « usage » d'après lequel les avaries matérielles portaient exclusivement le nom de *particular average* ou dans un sens quantitatif, de *partial loss* et *total loss*, et que les frais de conservation étaient appelés *particular charges* et remboursés même dans l'assurance franc d'avarie ou dans les polices stipulant une franchise de pourcentage.

Par la suite, l'analyse jurisprudentielle dégaugea lentement le contour de cette véritable troisième catégorie d'avaries.

Comme leur nom l'indique, ne font partie de ces frais que ceux encourus pour la conservation d'un intérêt particulier ; si les dépenses profitent à toute l'aventure, elles sont classées en avaries communes ; mais la distinction constitue une simple question de fait, ce qui, vu les règles spéciales des dispatcheurs anglais, n'est pas sans donner lieu à des difficultés parfois considérables²⁵.

D'un autre côté, — fait assez curieux, — bien qu'ayant le même but, elles ne se confondent nullement avec ce qu'on appelle les *salvage charges* (frais de sauvetage), expression signifiant, en Angleterre, la rémunération due à un tiers sauveteur qui travaille sur son propre compte et qu'aucun lien juridique ne permet d'assimiler à l'assuré, ou à ses préposés. La fameuse affaire *Aitchinson v. Lohre* (1877), 2 Q. B. D. 501, qui fit pour la première fois cette distinction, mérite de nous retenir un instant, car elle constitue une première introduction à l'utilité de la *sue and labour clause*.

Le navire *Crimea*, sérieusement avarié à la suite d'une tempête, évita la perte totale grâce aux efforts du steamer *Texas*, qui, après l'appel du premier, réussit à le remorquer à Queenstown. La contribution d'avarie commune et la rémunération de sauvetage (*salvage charges*) incombant au navire assisté montèrent à £ 500 ; mais les avaries qu'avaient subies ce dernier étaient si importantes qu'un juge spécial de la Cour du Banc de la Reine rendit en faveur de l'assuré, qui

(24) En réalité, cela fut fait, mais d'une manière moins précise dans l'affaire *Booth, v. Grair*. (1864), 15 C. B. N. S. 291.

(25) *Arnould*, II, sect. 906 et s. ; *Mc. Arthur*, 173-177 ; *Carver*, sect. 983 et s.

avait opté pour la réparation, un jugement d'indemnité de 100 % de la somme assurée, c'est-à-dire de £ 1.200. C'est dans ces conditions que l'armateur assuré introduisit la présente action pour récupérer une partie de la perte supplémentaire du chef de la *sue and labour clause*. En première instance, la Cour le débouta de cette demande pour le motif de l'épuisement complet de la police. Mais la Cour d'appel (1878), 3 Q. B. D. 558, après avoir confirmé le jugement d'indemnité de 100 %, décida que l'assuré avait droit à un surplus d'indemnité en vertu de ladite clause pour une fraction de £ 500. Cet arrêt fut cassé par la Chambre des Lords (1879), 4 App. Cass. 775 ; 14 Engl. Rul. Cass. 448, pour le motif que l'indemnité de sauvetage de même que la contribution d'avarie commune, étaient d'une nature tellement différente qu'elles ne pouvaient, en aucun cas, faire partie de la *sue and labour clause*. Après avoir rappelé son texte, Lord Blackburn s'exprima comme suit :

« Le but de la clause est d'encourager l'effort de l'assuré, et non pas de lui fournir un moyen supplémentaire de recouvrement d'une indemnité pour une perte qui est de par le droit maritime, la conséquence d'un péril. Quelquefois les préposés de l'assuré engagent des personnes qui les aident, et ceci moyennant paiement de leurs travail et effort, évitant ainsi la nécessité de risquer les lourdes dépenses qui seraient encourues si les mêmes services étaient rendus par des sauveteurs (*salvors*) auxquels on ne doit rien en cas d'échec, mais une rémunération élevée proportionnelle à la valeur de ce qui est sauvé, en cas de succès. Je ne dis pas qu'un tel louage de services ne peut pas rentrer sous le *suing and labouring clause*. Mais tel n'est pas, ici, le cas. Les propriétaires du *Texas* travaillèrent, non pas comme des préposés de l'assuré et contre salaire, mais comme des sauveteurs agissant conformément au droit maritime, qui, comme l'expliquait Lord Chief Justice Eyre dans *Nicholson v. Chapman* (2 H. Bl. 257), leur donne une créance et un privilège sur la propriété sauvée par leur effort, et ceci, indépendamment du fait qu'il y ait une assurance ou non, ou du fait que, s'il y a une police, elle contienne la *sue and labour clause*, ou non. Le montant d'un tel paiement de sauvetage, si occasionné par un péril, a toujours été recouvrable sans controverse, sous une déclaration de perte par un tel péril, *Cary v. King*, Cass. t. Hardw. 304 ; et je n'ai jamais pu trouver une affaire où il a été récupéré du chef de *suing and labouring*. »

L'indemnité de sauvetage constitue, en réalité, une perte partielle et, comme telle, n'est pas remboursable au cas de police « contre la perte totale » (*total loss only* ou, en abrégé, *t. l. o.*) ; mais, à cette exception près, la jurisprudence lui

accorde une certaine faveur, en la considérant à la charge de l'assureur même si la police était « franc d'avarie », ou si elle stipulait une franchise de pourcentage²⁶.

La loi de 1906 a confirmé à la lettre toutes ces solutions et l'état du droit anglais sur la question apparaît en résumé le suivant :

a) Les frais encourus par ou pour l'assuré pour la sûreté ou la conservation de l'objet de l'assurance autres que les avaries communes et les frais de sauvetage sont appelés charges particulières ; les *particular charges* ne sont pas comprises dans l'avarie particulière²⁷ (cf. aujourd'hui l'art. 64-2° du M. I. A.).

b) Les frais de sauvetage (*salvage charges*) faits pour éviter une perte par un des risques couverts peuvent être récupérés comme s'il s'agissait d'une perte par un de ces risques (art. 65-1°).

c) *Salvage charges* signifie les dépenses recouvrables, d'après le droit maritime, par un sauveteur, indépendamment de l'existence d'un contrat. Elle ne comprend pas les frais pour des services de la nature du sauvetage rendue par l'assuré, ses préposés ou toutes personnes employées par eux sous un contrat de location dans le but d'écarter un risque couvert. De telles dépenses, dûment engagées, peuvent être recouvrées comme charges particulières ou comme avaries grosses, selon les circonstances où elles ont été faites (art. 65-2°).

d) Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière, soit en général, soit jusqu'à concurrence d'un pourcentage donné, l'assureur est pourtant responsable des frais de sauvetage et des charges particulières et d'autres dépenses légitimement encourues du chef de la *sue and labour clause* (art. 76-2°).

e) Les avaries communes, les contributions et les frais de sauvetage, tels qu'ils sont définis par la présente loi, ne sont pas recouvrables en vertu de la *sue and labour clause* (art. 78-2°).

f) La clause « franc d'avarie à moins qu'elles ne soient grosses » *free of average unless general*, signifie une franchise de pertes partielles, mais non pas des avaries grosses ou des charges particulières (M. I. A., Règle 13°).

5° A partir de cette énumération des dispositions légales, nous serons obligés d'abandonner le plan systématique de nos explications et avant d'avoir fini l'exposé du fondement

(26) Dixon v. Whitworth (1897) 4 C. P. D. 371 ; 4 Asp. M. L. C. 11 et confirmé en appel, *idem*, 327 ; Pyman SS. Co. v. Admiralty Commrs (1919) 1 K. B. 49, et observations de Lord Justice Scrutton, à la p. 55.

(27) Une perte avarie particulière, dit l'art. 64-1° est une perte partielle de l'objet de l'assurance qui a été causée par un risque couvert et qui n'est pas une avarie grosse. »

juridique de la clause *s. & l.* d'entrer quelque peu dans ses détails, à cause d'une observation qui s'impose immédiatement.

Puisque leur nom est employé alternativement et que les deux sont encourues par l'assuré et ou ses préposés pour la conservation de l'objet assuré, ne peut-on dire que les *particular charges* se confondent et s'identifient avec les *suing and labouring charges* faits en vertu de ladite clause ?

D'après les mêmes auteurs que nous avons cités comme partisans d'une division des charges particulières (*supra*, B 3°), il y aura lieu de résoudre cette question dans un sens négatif et de poser en principe que les *suing and labouring charges* ne sont qu'une espèce, un peu à part, de ce genre d'avaries en frais qui s'appelle *particular charges*. La loi de 1906 se prononce, cette fois-ci, dans le même sens. L'article 76-2°, précité en abrégé, stipule, en effet, que même si l'assurance est faite franc d'avarie, l'assureur est néanmoins responsable des : « frais de sauvetage (*salvage charges*), des charges particulières et des autres dépenses légitimement encourues en vertu de la *sue and labour clause* ».

L'intérêt de la distinction consiste dans le fait que, en dehors du régime de faveur que leur accorde les dispositions précitées du M. I. A., les charges particulières restent *une indemnité naissant du contrat d'assurance*, et, comme telles, soumises à la règle d'après laquelle la somme assurée constitue, en principe²⁸, la limite de l'engagement de l'assureur (cf. art. 67-1° du M. I. A.). Mais l'engagement pris par l'assureur sous la *sue and labour clause* a toujours été considéré comme un contrat supplémentaire et indépendant de celui d'assurance. En conséquence le remboursement des frais faits en vertu de la clause n'est soumis à *aucun* des principes régissant l'indemnité d'assurance, à moins qu'il ne s'agisse de la règle proportionnelle applicable en cas d'assurance partielle. Voici, — en anticipant sur nos explications ultérieures — comment Lord Justice Brett, résumait le régime de la clause *sue and labour* dans l'affaire *Aitchison v. Lohre* précitée :

« Si, par suite de risques couverts, par le contrat, l'objet de l'assurance se trouve en un danger tel que, sans un travail et une dépense extraordinaire et inusitée, une perte retomberait, probablement, à la charge des assureurs, et si l'assuré, ses agents ou préposés, se livrent à un labeur inusité et extraordinaire ou si l'assuré se trouve engager sa responsabilité pour des dépenses importantes dans le but de prévenir

(28) Cette règle souffre plusieurs exceptions : ainsi l'art. 77 de la même loi rend l'assureur responsable des pertes successives, même si leur montant dépasse la somme assurée (voy. Bosc, p. 225) ; de même, si le contrat d'assurance couvre la responsabilité à l'égard de tiers, le montant de l'indemnité est, sauf stipulation contraire, égal à la somme payée ou payable à la suite du recours du tiers cf. art. 74 (voy. les cas pratiques *supra*, § 41, I).

une perte qui, si elle arrivait, sera à la charge des assureurs, alors chaque assureur, qu'une perte totale ou partielle se produise ou qu'il n'y ait en fait aucune perte, devra payer une somme représentant, non pas une partie de la somme assurée, mais une contribution indépendante et même s'ajoutant à la somme totale assurée, et cette contribution sera payée dans la même proportion des dépenses encourues que celle entre la somme qu'il aurait eue à payer, si la perte s'était produite, ou entre le montant de la perte, si les efforts ont échoué, et la somme assurée » (1878), 3 Q. B. D. à la p. 566.

Si telle est la situation, quelle est le *criterium* permettant de distinguer ces deux catégories de frais ?

Pour ce qui nous concerne, nous avouons n'en voir aucun.

Il nous semble, en effet, très difficile d'imaginer une mesure conservatoire qui, si elle n'est pas faite par un sauveur indépendant, ne puisse être mise à l'actif de l'assuré ou de ses préposés, et comme telle, rattachable à la clause *sue and labour* ; et cela s'entend même du chargeur — bien qu'en principe le droit anglais ne le considère pas comme commettant du capitaine — vis-à-vis duquel, grâce à l'application de l'ingénieuse théorie de l'*agency of necessity*, le capitaine est tenu pour son *mandataire nécessaire* en cas de danger²⁹.

La doctrine ne dit mot à ce sujet et tous les renseignements que nous avons pu recueillir auprès des assureurs anglais n'aboutissent qu'à un aveu de l'obscurité du problème et de la difficulté où l'on se trouve de garder le juste milieu entre la loi et la pratique.

C'est pourquoi nous sommes forcés d'abandonner cette épineuse question sans l'avoir résolue et — bien que le procédé soit peu scientifique — de nous contenter de conclure que : parmi les frais de conservation encourus par l'assuré, ceux qui ne sont pas classés en avarie commune et qui ne satisfont pas à toutes les conditions qu'imposent les détails de la clause *sue and labour* (voy. *infra*, II, A) doivent, obligatoirement, être considérés comme des « charges particulières ».

En tout cas, ce qui ne fait plus de doute, c'est que, dans la limite de la somme assurée, les frais de conservation sont à la charge des assureurs, même sans l'existence de la *sue and labour clause*, à titre de *particular charges* et en vertu des susdites dispositions de la loi.

Rendre plus claire cette affirmation, tel fut, pour la plus grande partie, le but de cette longue digression.

(29) Lord Stowell, dans *The Gratitude* (1801) 3 C. Rob. 240 ; Maude et Pollock, *Merchant Shipping*, 4^e édit., 1881, p. 564 et s. ; MacLachlan, *Law of Merchant Shipping*, 6^e édit., 1923, p. 345 et s. ; pour le point de vue assurance voy. Arnould, I, sect. 193 et s. ; II, sect. 799 a, note (r) ; Kent, *op. cit.*, III, 212, et s. ; Observations du juge Kelly dans *Kids on v. Empire Ins. Co.* (1867), L. R. 2 C. P. à la p. 365.

Ce n'est donc pas sans un certain étonnement qu'on voit les trois excellents commentateurs du droit anglais que sont M. Bosc, *op. cit.*, p. 206, M. de Smet, *op. cit.*, n. 146, et M. E. Audouin, *Les clauses « franc d'avaries » dans l'assurance maritime*, Etude doctrin., Dor, 16, 1 à la pp. 15-16, soutenir que, sauf la stipulation expresse que constitue la *sue and labour clause* elle-même, les frais de conservation ne sont pas à la charge des assureurs !

6° En dehors des principes généraux régissant le contrat d'assurance, le droit anglais fournit, à notre avis, un autre fondement à l'obligation de l'assureur au remboursement des frais conservatoires. Car, en effet, ne peut-on dire que la *common law* considère la personne qui les a encourus comme le gérant d'affaires (*agent of necessity*) de l'assureur puisqu'il n'y avait que de l'intérêt de ce dernier qui était pris en considération lors du déboursement des frais ?

Certaines décisions du droit anglais et américain et la doctrine de ces deux pays semblent se prononcer dans le même sens³⁰.

Bien que les avantages d'une telle solution ne soient pas aussi importants que ceux que présente notre clause — puisque sur la base de la gestion d'affaires, il n'y aura remboursement que dans la mesure du résultat utile — son importance ne peut être niée dans les polices qui ne contiennent justement pas la clause *sue and labour* ; tel est le cas de certaines polices américaines qui « obligent » l'assuré à prendre des mesures conservatoires, mais où il n'y a rien d'écrit sur le remboursement des dépenses encourues à ce propos³¹. Or, une des dernières décisions américaines se prononça, il n'y a pas longtemps, contre cette opinion et décida qu'en l'état d'une *sue and labour clause*, qui ne stipulait pas expressément le remboursement par l'assureur à l'assuré des frais de conservation exposés par ce dernier, l'assuré n'a aucun droit à ce remboursement, *American Merchant Mar. Ins. Co. of New-York v. Liberty Sand and Gravel Co. Inc.*, 282 Fed R. 514, précitée : « Une police d'assurance, dit la Cour, étant un contrat écrit, un tel engagement ne peut être sous-entendu. En l'absence d'une telle promesse, aussi bien qu'à défaut de toute preuve indiquant un usage contraire, nous sommes forcés d'interpréter la clause d'après ses termes et de juger... », voy. texte dans Dor, 2, 352 et note, précitée.

Cette décision apparaît, sur plus d'un point, mal fondée. Pour le démontrer, point n'est besoin de faire appel à la

(30) *Le Cheminant v. Pearson* (1812), 4 Taunt, 367 ; *White v. Republic Fire Ins. Co* (1869), 57 Maine, 91 ; *Arnould*, II, sect. 869, note (b) et sect. 880 ; *Phillips*, II, sect. 1452 ; *Marshall*, II, 625 ; *Comp.* dans le même sens *Laurin sur Cresp*, IV, p. 221 ; *Desjardins*, VII, n° 1474 ; *Vivante*, II, 303 et s.

(31) Il n'en est plus ainsi dans l'*American Institute Hulls* du 1^{er} avril 1936.

gestion d'affaires ; en réalité, l'argument attrayant de la Cour est sans valeur aucune, car, comme l'ont montré nos explications sur les *particular charges*, il a *toujours* existé un usage en vertu duquel, même sans la clause *sue and labour*, l'assureur était censé avoir voulu participer aux frais de conservation.

En tout cas — on ne le dira jamais assez — cet arrêt révèle d'une manière frappante combien, plus de trois siècles après son introduction, les fondements juridiques de la clause « d'agir et de travailler » paraissent méconnus, ou tout au moins contestés, dans le droit anglo-saxon.

Cela nous permettra, enfin, de mieux saisir son utilité.

Il est permis en effet de se demander à quoi sert une telle convention si l'assuré peut récupérer ces frais, soit à titre de charges particulières, soit en vertu de l'existence d'une gestion d'affaires présumée (*implied*).

En considérant ce deuxième fondement, Arnould disait que, si on le confirmait, la clause n'aurait d'autre effet que de « rendre plus certain que ce qui, autrement, pourrait être considéré comme douteux », t. II, sect. 869, note (b).

Pareil raisonnement contient déjà l'explication psychologique de l'introduction de la clause.

Dans une matière et sous un climat d'affaires essentiellement pratiques, tout point douteux devait être éloigné. Or, toute la clause est faite en vertu de l'intérêt exclusif de l'assureur. S'engager expressément à rembourser les frais, était utile car cela évitait la moindre contestation. S'engager à les payer en entier (s'il y a assurance complète), quel que soit le résultat de l'effort, était, de plus, pratique, car ainsi on encourageait l'action de l'assuré. C'est dans ce dernier point que se trouve, pour l'assureur, l'utilité de la clause. Quant à l'assuré, l'avantage qu'il y a d'y rattacher les frais exposés « réside dans le fait que cette clause contient une *promesse de paiement* de la part des assureurs, qui vient en *supplément* au contrat d'assurance », Richard, *op. cit.*, p. 632. Ce trait a été dégagé par la jurisprudence comme la seule interprétation logique d'une clause qui, il est vrai, apparaît au premier abord comme infiniment plus simple³² et le M. I. A. n'a fait que confirmer cette interprétation (art. 78-1°).

Le fait que les assureurs n'ont, depuis, rien changé à son *principe*, montre que cette manière de voir était bien dans leur intention.

(32) *Kidston v. Empire Mar. Ins. Co.* précit. ; *Lohre v. Aitchinson* précit.

II

Caractéristiques et effets

A. — CONDITIONS D'APPLICATION

1° Comme ses premiers mots l'indiquent, la clause ne commence à jouer que s'il y a déjà eu une perte (*loss*) ou un sinistre (*misfortune*). Il est beaucoup plus exact de dire — on verra bientôt pourquoi — que la clause ne s'applique qu'aux frais faits « après la survivance d'un péril assuré, quelles que soient ses conséquences » (voy. *infra*, A, 6).

Ajoutons que si, au contraire, l'assuré ou ses préposés commettent la faute de ne pas éviter le péril, les assureurs, s'il y a perte, seront quand même responsables en vertu de l'article 55-2° du *Marine Insurance Act* (cf. *supra*, sous-sect. I, B 1°).

2° Les dépenses doivent être faites par l'assuré et (ou) ses préposés. D'où une première conséquence, déjà remarquée (*supra*, I, B 4°), à savoir : les frais de sauvetage (*salvage charges*), dus à un sauveteur, indépendamment de l'existence d'un contrat, sont recouvrables à raison du péril duquel on a sauvé l'objet assuré et non pas en vertu de la *sue and labour clause*, *Aitchinson v. Lohre*, précit. et *Marine Insurance Act*, art. 65. Mais, comme cela résulte de la même jurisprudence, quand il y a contrat de travail entre l'assuré et le sauveteur, les dépenses de sauvetage tombent sous le coup de la clause, car le sauveteur est considéré comme le préposé de l'assuré, art. 65-2°³³.

Allant même plus loin, la jurisprudence décida que dans une réassurance, les frais de conservation encourus par l'assuré primitif ne pouvaient être réclamés au réassureur par application de la *sue and labour clause* ; dans la police de réassurance, dit-on, le seul « assuré » est l'assureur primitif qui ne peut être considéré comme le préposé de son propre assuré, lequel a engagé les frais ; l'assuré primitif peut demander le remboursement intégral des dépenses, parce que faites en vertu de la clause, à son assureur, mais ce dernier n'a le droit d'exiger du réassureur qu'un paiement à raison de périls de mer et, en conséquence, jusqu'à l'épuisement du montant de la réassurance, *Uzielli v. The Boston Marine Insurance Co.* (1884), 15 Q. B. D. 11. Le grand défaut de cette décision n'est pas le raisonnement à sa base, qui se trouve parfaitement défendable, mais le fait qu'elle méconnaît la portée normale de la clause *to pay as may be paid thereon* (à payer ce qu'il y aurait à payer en vertu de cette police),

(33) *Clarus, Notes*, p. 68.

qui régit, comme dans l'espèce, tout contrat de réassurance anglais³⁴ ; aussi, cet arrêt n'est pas sans avoir soulevé les plus vives critiques³⁵.

D'un autre côté, il est à remarquer que la *sue and labour clause* proprement dite, ne fait aucune allusion à la possibilité pour l'assureur de prendre, lui-même, les mesures pour la protection et la sauvegarde de la chose assurée. On ne sait pas si cela provient du fait qu'une telle hypothèse était difficilement imaginable au temps de son introduction ou si, au contraire, la légitimité d'une telle intervention ne faisait l'objet d'aucun doute³⁶. Quoi qu'il en soit, cette lacune fut comblée par l'insertion de la *waiver clause*, qui permet à l'assureur d'intervenir sans que son geste puisse être interprété comme une acceptation tacite au délaissement fait par l'assuré (*supra*, sous-sect. I, A). Cette possibilité explique, d'ailleurs, le si rare emploi de la clause dans l'assurance moderne. L'apparition de la télégraphie sans fil, le développement du réseau de *Lloyd's Agents* et l'obligation de l'assuré de donner avis immédiat du sinistre, ont eu pour résultat qu'aujourd'hui, à moins de nécessité urgente, l'arrivée d'un sinistre déclenche aussitôt l'action parallèle de l'assureur ; en fait, les sauvetages les plus coûteux se font, de nos jours, sur l'intervention et l'initiative des assureurs.

Or, même en pareille hypothèse, l'incidence des frais déboursés par l'assureur ne peut pas être solutionnée sans quelque difficulté. Quand il s'agit de dépenses que l'assuré aurait pu réclamer, s'il les avait engagées lui-même, sur la base de la *sue and labour clause*, il est évident que l'assureur ne peut pas les réclamer à l'assuré ; en effet, si le contraire était admis, ce serait un cercle vicieux, car l'assuré pourrait alors se retourner, à son tour, contre l'assureur, *Crouan v. Stanier* (1904), 1 K. B. 87 ; R, XIX, 432. Un seul doute peut subsister dans l'hypothèse, extrêmement rare, où l'assureur s'est trouvé engager des frais pour sauver un objet assuré d'une perte qui n'était pas à sa charge. Tel est le cas d'un assureur qui travailla au sauvetage d'un navire assuré contre la perte totale réelle ou présumée et dont le délaissement, aussitôt après le sinistre et avant le sauvetage, se trouvait injustifié ; dans ces circonstances, l'assuré n'avait droit ni à une indemnité d'avarie, ni, s'il avait engagé lui-même des frais, au remboursement sur la base de *sue and labour clause* puisque celle-ci — bien que non exclue par les polices *t. l. o.* — ne joue que si une perte à la charge des assureurs a été évitée (*infra*, sous-sect. II, A, 3°). A notre connaissance, la

(34) Arnould, I, sect. 327 et s. ; Paris, 25 juin 1926, Dor, 14, 432.

(35) MacLachlan, *op. cit.*, p. 795 ; Justice Bigham dans *Western Assoc. Co of Toronto v. Poole* (1903) 1 K. B. 387 ; la Cour d'appel dans *British Dominions Gen. Ins. Co Ltd v. Duder* (1912) 2 K. B. 394.

(36) Gow, p. 123.

solution de ce problème a fait l'objet de décisions contradictoires, les deux seules fois où il s'est présenté devant les Cours anglaises ; une première, que nous approuvons, admit le recours de l'assureur comme simple sauveteur maritime, *Commonwealth Ins. Co. v. Chase* (1883), 20 Pick. R. 142 ; tandis qu'une autre se prononça en sens contraire, *Crouan v. Stainer*, précitée ; la doctrine n'apparaît pas plus unie ³⁷.

3° La perte évitée ou diminuée, ou qu'on voulait éviter, doit être couverte par la police ; art. 78-3° du M. I. A. L'application de cette condition dans les polices portant exclusion complète d'un « péril » quelconque ne soulève aucune difficulté ; l'assuré reste, en effet, son propre assureur en cas de perte due à un tel risque ; il ne pourrait donc prétendre à être remboursé des frais faits dans son propre intérêt. Il n'y a que le cas des polices stipulant une exclusion, partielle ou totale, d'une « catégorie de pertes », ou qui, en d'autres termes, contiennent des franchises d'avaries qui ne paraît pas exempt de quelques difficultés.

Un premier obstacle semble posé par cette partie du premier alinéa de l'art. 78 de la loi de 1906, où il est dit que les frais de conservations sont remboursables, « encore... que l'objet de l'assurance ait pu être garanti franc d'avarie particulière, soit en totalité, soit au-dessous d'un certain pourcentage ».

En réalité, il n'y a là aucune contradiction entre une de ces clauses de franchise et l'application de la *sue and labour clause*. Par rapport à cette dernière clause, la considération que les dépenses doivent avoir été faites « pour éviter ou diminuer une perte qui est, ou aurait pu être à la charge des assureurs », constitue une condition objective d'existence d'une obligation des assureurs naissant d'un contrat indépendant, mais, en même temps, supplémentaire au contrat d'assurance (cf. *supra*, I, B, 6°) ; il n'y a que pour savoir ce qui constitue une « perte » qu'il faut s'y référer — comme s'il y avait une condition-modalité sous-entendue — au contrat principal, la police d'assurance, avec ses considérations subjectives et propres à chaque espèce.

Tenant compte de cette observation on arrive facilement aux solutions que comportent les différentes clauses de franchise ; il convient néanmoins de nous arrêter assez longuement sur cette question à laquelle se rattachent d'autres questions, bien plus pratiques, dont la connaissance nous paraît très utile.

A la recherche d'une brève classification des franchises, il nous faut éliminer, en premier lieu, la clause « franc d'avaries » ou « franc de toutes avaries » qui, dans l'assurance sur

(37) Arnould, II, sect. 874 ; *contra*, Phillips, II, § 1559.

facultés, n'est plus employée en Angleterre³⁸. Dans l'assurance sur corps, on y connaît, par contre, certaines clauses qui se rapprochent plutôt sur le fond que quant à leur appellation, d'une pareille franchise. Il en est ainsi de la clause *Free of damage absolutely* (franc de toute avarie matérielle) ou, en abrégé, *F. O. D. abs.*, ou de la *Free of particular average absolutely* (franc de toute avarie particulière), en abrégé *F. P. A. abs.*, ou de la *against total loss only* (contre la perte totale seulement) ou, en abrégé, *t. l. o.*, cette dernière comportant, d'ailleurs, plusieurs variantes ; pour la question qui nous préoccupe en ce moment, il est permis de réunir ces trois dernières clauses, malgré les différences de détail, en un seul groupe, l'assurance *t. l. o.*

L'expression anglaise *F. P. A. (Free of particular average)* employée dans l'assurance sur facultés, est en réalité l'abrégé de cette autre expression : *Free of average unless*, qui correspond à la clause continentale « franc d'avaries sauf... ». La dernière partie du texte de la police du Lloyd's (le *Memo-randum* ou *N. B.*) contient une telle clause, soit pour une partie de marchandises, à l'état simple de *free of average unless*, soit pour toutes les autres marchandises en général, le corps et le fret, combinés avec une franchise quantitative « franc d'avarie au-dessous de 3 % (ou 5 %), sauf... ». Mais même à ce dernier état, la clause *F. P. A. sauf* est rarement employée par les assureurs anglais dans les polices sur corps ; nous n'avons pu la trouver que dans l'assurance de voiliers, navires de pêche et yachts (*Institute Yacht clauses*, conditions du 1^{er} janvier 1936)³⁹. Autrement cette franchise n'est usitée que dans l'assurance des marchandises ou de fret et cela pratiquement, même au Lloyd's, au moyen de la plus complète *Institute F. P. A. Clause* (voy. *infra*, § 49, IV, B). D'où trois groupes de franchises dont il faut préciser la portée : celui de la clause *F. P. A. sauf*, celui de la police *t. l. o.* et enfin celui de la franchise au-dessous d'un certain pourcentage.

Dans l'assurance *F. P. A. sauf*, ou plus simplement *F. P. A.*, l'assureur n'est responsable que des frais encourus par l'assuré en vue d'éviter ou de diminuer une perte totale, réelle (*actual*) ou présumée (*constructive*), car ce n'est que cette catégorie de pertes qui est, en premier lieu, à sa charge⁴⁰.

(38) La pratique anglaise connaissait autrefois une clause *F. A. A. (Free of all average)*, employée dans l'assurance des linges et hardes du capitaine, effets personnels des passagers, etc., qui, à cause des difficultés qu'elle souleva dans son interprétation, paraît aujourd'hui abandonnée, Gow, p. 196.

(39) Ne pas confondre cette clause avec la *F. P. A. abs.*, d'emploi courant qui, quant au fond, se rapproche de la clause française « franc de toutes avaries ».

(40) *Kidston v. the Empire Mar. Ins. Co.* précit. ; *Great Indian Peninsular Railway Co. v. Saunders* (1861) 1 B. & S. 41 ; 2 B. & S. 266 ; 30 A. B. 128 ; 31 A. B. 206 ; *Booth v. Gair* (1863), 33 L. J. C. P. 99 ; 15 C. B. N. S. 291 ; *Meyer v. Ralli* (1876), 1 C. P. D. 358.

La preuve qui incombe à l'assuré de démontrer que les dépenses étaient nécessaires, quel que soit le résultat final, pour sauver la chose assurée d'une perte totale, constitue une pure question de fait. C'est ainsi que s'explique la contradiction apparente de certaines décisions qui ont été critiquées par la doctrine. Tel est le cas, des deux affaires précitées : *Booth v. Gair et Meyer v. Ralli*.

Dans la première, il s'agissait de l'assurance d'une cargaison de lard *free of average unless general, or the ship be stranded, sunk or burnt* (franc d'avarie à moins qu'elle ne soit grosse, ou que le navire n'ait été échoué, coulé ou brûlé). Le navire dut abandonner le voyage à un port intermédiaire à cause de périls de mer, sans qu'il s'agisse toutefois d'un des trois événements qu'énumérait la clause. L'action portait sur la demande de l'assuré en remboursement du chef de la *sue and labour clause*, des frais qu'il avait engagés par voie de magasinage (*warehousing*), réparation de barils avariés (*coopering*), réexpédition (*forwarding*), par un autre navire, etc., de la cargaison dans le but d'éviter une perte totale. Mais la Cour conclut que les frais n'avaient pu être faits qu'en vue d'éviter une perte partielle et, comme celle-ci n'était pas à la charge des assureurs, rejeta la prétention de l'assuré. *Mc. Arthur, op. cit.*, p. 267, et *Arnould*, II, sect. 870, note (k), critiquent vivement cette solution par certaines considérations parmi lesquelles on relève la possibilité de perte totale présumée, due à la nature périssable de la marchandise. Mais ce dernier argument n'est pas objectif, car il s'agit justement de décider s'il avait pu y avoir danger de perte totale présumée et une telle décision est une question de fait laissée à la libre appréciation du juge ; le principe reste donc inattaquable. Ainsi la deuxième affaire, où les mêmes circonstances de fait se trouvaient réunies à propos d'une assurance de seigle, donna lieu à une solution opposée. Dans cette espèce, il se trouva que, à la suite du sinistre, une partie de la cargaison fut tellement avariée qu'elle dut être vendue de suite ; mais le capitaine engagea des frais pour le déchargement de la cargaison, la séparation de la bonne et de la mauvaise graine, la mise à sec et en état (*reconditioning*) de la partie la moins avariée ; il omit, d'ailleurs, de réexpédier la partie saine et celle-ci resta dans un entrepôt pendant un an soumise aux droits de magasinage. La Cour, trouvant que le déchargement (*unshipping*), la séparation des deux parties de graines et le conditionnement de la bonne avaient évité la perte totale, obligea les assureurs à rembourser les frais y afférents et décida que le reste devait être supporté par les chargeurs.

De ce qui précède, il résulte, en théorie, qu'il y a beaucoup plus de dépenses recouvrables, du chef de notre clause, sous

une police couvrant les avaries — connues sous le nom de *W. A. (Whith average)*⁴¹ ou *all risks* — que sous une police *F. P. A.*

Mais quelques considérations de bon sens ont amené les assureurs à introduire dans le domaine des frais conservatoires une uniformité de traitement parfaite de ces deux clauses, sur d'autres points, bien différentes.

Une première considération porte sur le fait que dans les polices *F. P. A. sauf*, l'arrivée d'un des événements exceptés, comme l'abordage, l'échouement, l'incendie, etc., enlève l'application de la franchise ; mais si, en France, leur arrivée rend l'assureur responsable seulement des « avaries causées par l'événement », en Angleterre, la responsabilité de l'assureur s'étend, à moins de clause contraire, à toutes les avaries subies par l'objet assuré, avant et après l'événement en question, même s'il est établi que ces avaries sont dues à un autre risque — couvert, bien entendu — que l'abordage, l'échouement, etc. (voy. *infra*, § 49, II, C). En pareil cas, la police *F. P. A.* devient simplement *W. A.*, l'assureur étant alors responsable des avaries particulières, devra supporter aussi les dépenses faites pour éviter ou diminuer une telle perte. En pratique, c'est le cas qui se présente le plus souvent, car, comme on l'a déjà fait remarquer, il est rare que l'innavigabilité du navire ait une autre cause qu'un des événements que couvre la clause *F. P. A. sauf*⁴².

Une deuxième considération, la plus importante, tient au danger qu'offrent en général les clauses de franchise. L'assureur peut en effet craindre que le capitaine n'essaie d'augmenter l'étendue d'une avarie en créant un sinistre majeur ; c'est ainsi que s'explique le fait que, dans l'assurance sur corps, pour conjurer ce danger, les assureurs anglais prirent à leur charge certains frais semblables, même dans les polices contenant la clause la plus proche de « franc de toute avarie » ; voy. *Institute Hulls, F. P. A. abs. (Time)*, clause n° 12, et (*Voyage*) n° 8, condition du 1^{er} juin 1936 ; comp. Police française sur corps, 1298, art. 19. Dans l'assurance sur facultés, surtout celle des denrées périssables, l'incertitude que montre la jurisprudence sur la question de savoir ce qui constitue le « danger de la perte totale » n'encourageait pas plus l'action de l'assuré. A tout cela s'ajoutait le fait que si, dans l'assurance *F. P. A.* l'assureur n'est pas responsable d'une perte partielle, il n'en est plus ainsi quand, comme cela arrive le plus souvent, il y a clause de règlement par séries : « Si le contrat est susceptible d'être fractionné, l'as-

(41) Il faut observer que malgré leur nom, les polices *W. A.* contiennent aussi la clause « franc d'avaries au-dessous du pourcentage établi par la police, à moins que l'avarie soit grosse ou que le navire n'ait échoué, etc. (voy. *infra*, § 49, IV, A. 3°).

(42) E. Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, à la p. 16.

suré peut réclamer une indemnité pour la perte totale de chaque fraction » ; art. 76-1° (voy. aussi *infra*, § 49, III, C) ; de là une autre obligation au remboursement des frais conservatoires faits dans le but d'éviter la perte totale d'une fraction.

Voilà les principaux mobiles qui ont amené l'unification du régime des frais conservatoires dans l'assurance *W. A.* et *F. P. A.* par l'introduction dans les polices *F. P. A.* de la clause perfectionnée *Institute F. P. A. Clause* que nous aurons l'occasion d'analyser en détail lors de l'étude du *Memorandum* (*infra*, § 49, IV, A, 2°). Grâce à l'emploi unanime de cette clause, les assureurs anglais sont aujourd'hui responsables des frais de déchargement (*unshipping*), débarquement (*landing*), magasinage (*warehousing*), transbordement (*reshipping* ou *forshipping*) et de réexpédition (*forwarding*), même en dehors, et comme dans certaines polices américaines, en l'absence de la *sue and labour clause* ⁴³.

Dans les polices *t. l. o.* — même dans l'une de ses variantes *a. t. l. o.* (contre perte totale réelle seulement), véritable assurance « sur bonne arrivée » — le principe reste le même ; l'assureur est obligé au remboursement des frais faits pour éviter une perte totale ⁴⁴ ; en échange, la rémunération de sauvetage (*salvage charges*) due à un sauveteur maritime, n'étant qu'une perte partielle, est exclue par la clause *t. l. o.* (*supra*, I, B, 4°) ⁴⁵.

La clause « franc d'avaries au-dessous de... % », comme celle incluse dans la police du Lloyd's, comporte une remarque particulière au droit anglais. En Angleterre, à la différence de la plupart des autres pays, pareille clause ne constitue pas une « franchise d'indemnité » en même temps qu'une fin de non-recevoir à l'action d'avaries ; elle n'y a pour effet que d'empêcher les petites réclamations, car dès que le montant de l'avarie dépasse le pourcentage fixé par la police, l'indemnité est payée en entier (voy. *infra*, § 49, III). Dans les polices *W. A.* se pose alors la question de savoir quel est le montant de l'indemnité due par l'assureur lorsque seul « l'ensemble » de frais et pertes matérielles dépasse le pourcentage établi. Supposons — cas très fréquent — que

(43) *St Paul Fire & Marine Ins. Co v. Pacific Cold Storage* (1907), 157, *Fed. R.* 627 ; Comp. dans le même sens, la police d'Anvers (1900) : clause n° 11 et *Clauses conventionnelles* n° 1 ; conditions générales allemandes (1919), § 32-1 et § 95-3° ; en France l'assureur n'est pas responsable d'avaries en frais en cas de police « franc d'avarie » et, sauf arrivée d'un des événements exclus, ni en cas de clause « franc d'avarie sauf... » ; une seule exception semblable à la clause *F. P. A. de l'Institut*, est faite dans l'assurance par abonnement, *Police française* de 1928, art. 31 ; en Italie, même solution qu'en France, *Persico*, n° 252.

(44) *Dixon v. Whitworth* (1880) 4 *Asp. M. L. C.* 327 ; *Crouan v. Stanier* (1904), 1 *K. B.* 87 ; *R. I. D. M.* XIX, 432.

(45) La clause « contre perte totale seulement » est très souvent employée dans la réassurance sur facultés ; *contra*, probablement par erreur, *Audouin, op. cit.*, p. 10.

des marchandises assurées « franc d'avaries au-dessous de 5 % » soient légèrement avariées par l'intrusion accidentelle de l'eau de mer ; mais qu'une séparation immédiate de la partie définitivement avariée et la mise à sec (*dyring*) de la partie relativement saine, moyennant une dépense de 3 %, aient empêché le dégât matériel de dépasser 4 %. Le remboursement des 3 % engagés dans le but de diminuer la perte ne fait l'objet d'aucun doute ; il n'en est plus ainsi de l'avarie matérielle puisque celle-ci, considérée séparément, n'a pas dépassé le pourcentage convenu. Mais n'y a-t-il pas lieu de réunir le montant des deux pertes pour que le pourcentage ainsi dépassé, les 7 % incombent à l'assureur ? Le droit anglais interdit cette combinaison, marquant ainsi clairement que les « avaries frais » ont une nature complètement différente des avaries particulières, les seules auxquelles s'appliquent les franchises de pourcentage ⁴⁶. Après avoir toujours régi la pratique anglaise, cette règle de calcul de la franchise de pourcentage — dite aussi *The 5 and 3 per cent clause* — a été adoptée par le *Marine Insurance Act*, dont l'article 76-4° stipule que :

« Pour établir si le pourcentage fixé a été atteint, il ne faudra prendre en considération que la perte réelle supportée par l'objet assuré. Les charges particulières et les dépenses entraînées directement ou indirectement par la détermination et la preuve de la perte doivent être exclues. (N. A. allusion aux *extra charges*, *supra* I, B, 3°). »

Des précédentes explications, il résulte que, en Angleterre, quel que soit le genre de franchises, les frais faits en vertu de la *sue and labour clause*, sont toujours remboursables.

Mais en dehors des susdites franchises, il se peut que la police contienne une clause, parfaitement valable ⁴⁷, par laquelle les assureurs s'exonèrent de la responsabilité pour les frais conservatoires ; ce cas représente aussi une véritable franchise d'avaries, d'où se rapprochement un peu forcé, qui nous évitera une nouvelle division. Il est rare qu'une exclusion soit employée dans les polices d'assurance ; par contre, dans la réassurance, on la trouve assez souvent ; car si la jurisprudence *Uzielli v. Boston Mar. Ins. Co.* précit. a décidé que dans une réassurance, les frais de conservation encourus par « l'assuré primitif » ne sont pas à la charge du réassureur, il ne résulte pas qu'il en sera de même au cas où les frais étaient engagés par « l'assureur primitif », véritable assuré dans la police de réassurance (*supra*, sous-sect. II,

(46) Stevens, 270 ; Arnould, II, scet. 876 ; Phillips, II, § 1777.

(47) D'après M. de Smet, n° 126, en droit belge, pareille clause serait nulle comme contraire à l'ordre public.

A, 2). Mais il est important de faire remarquer que, pour s'en exonérer, la pratique anglaise n'emploie pas toujours une clause aussi claire que : *no suing and labouring charges*. Au Lloyd's, on trouve une formule traditionnelle assez curieuse qui consiste dans la simple insertion de la mention *no salvage charges*, en abrégé *no s/c.*, dans les polices *t. l. o.* Or, comme nous le savons, les *salvage charges* sont complètement différentes des *suing and labouring charges* et, d'un autre côté, ces dernières ne sont pas, comme les premières, exclues par l'assurance *t. l. o.* Pourtant la jurisprudence a décidé que dans la réassurance, *t. l. o.*, la clause *no s/c.* devait être interprétée comme exonérant le réassureur de frais faits en vertu de la *sue and labour clause*, car tel était le sens qui résultait de l'usage et du raisonnement d'après lequel la mention *no s/c.* ne servirait autrement à rien, puisque les *salvages charges* étaient déjà exclues par la clause *t. l. o.* (*supra*, sous-sect. I, B 4) ; *Western Ass. Co. of Toronto v. Polle* (1903), 1 K. B. 376, précité.

4° Les frais doivent être encourus pour la conservation d'un intérêt particulier⁴⁸ ; (cf. M. I. A., art. 78-2°). Cette condition, qui n'est pas suivie aux Etats-Unis, Cour suprême des Etats-Unis, 27 mai 1929, *Dor*, 20, 279 et note, exclut donc les dépenses engagées pour la sûreté commune de l'aventure. La distinction reste, en principe, une question de fait, mais elle est parfois difficile. Il n'est pas, en effet, toujours possible de dire que la cargaison est en danger sans que le navire le soit aussi, ou de discerner la situation contraire. Pour ce qui concerne tout spécialement les dépenses faites à un port de refuge, il existe des règles particulières aux dispatcheurs anglais, règles qui créent une notion « technique » de l'avarie commune, parfois bien différente des Règles d'York et d'Anvers et qui ont quelque peu influencé le sens commun de la notion « d'intérêt particulier »⁴⁹ ; mais l'exposé de cette question, est en dehors du cadre de notre sujet.

Il ne faut pas confondre ce problème avec celui, assez connexe mais plus restreint, de l'incidence des dépenses engagées du chef d'une chose susceptible de faire l'objet de plusieurs « intérêts assurables », Pratiquement, pareille situation ne peut se présenter qu'autour de frais encourus pour une cargaison et à la suite d'un acte qui n'est pas classé comme avarie commune. Supposons, ainsi, que la déclaration d'un navire se trouvant dans un port de refuge comme

(48) Remarquer la rédaction ambiguë de la clause ; elle stipule en effet que l'assuré peut travailler au «... recouvrement desdites marchandises, biens et navire » ; il est vrai qu'elle ajoute aussitôt « ou de partie de ceux-ci ». Cela s'explique en considérant qu'au temps de son introduction, au XVII^e siècle, la police servait à assurer à la fois le navire et la cargaison, *Gow*, p. 237.

(49) *Clarus, More Notes*, p. 54 et s.

innavigable ait entraîné nécessairement le transbordement et la réexpédition de la marchandise sur un navire substitué ; il s'agit alors de savoir quel intérêt, le fret ou la marchandise, on entendait favoriser, pour connaître l'assureur qui supportera la dépense.

On suit, à ce propos, une règle très simple basée sur une pure distinction de fait : si les dépenses étaient nécessaires pour éviter un retard qui aurait nui à la cargaison, c'est l'assureur sur facultés qui sera obligé à leur remboursement, si c'est pour gagner le fret, ce sera l'assureur du fret ; et si les frais profitent à la fois au chargeur et à l'armateur, leurs polices payeront conjointement et proportionnellement ⁵⁰.

5° La clause ne s'applique pas à tous les risques couverts par une assurance, mais seulement à ceux *ordinairement* couverts par la police commune anglaise ⁵¹.

C'est là une des interprétations des plus curieuses et critiquables de la clause.

En vertu de cette condition, la *sue and labour clause* fut jugée inapplicable à une assurance de la responsabilité d'un chargeur par une police du Lloyd's ⁵². La même solution fut donnée dans le cas d'un armateur qui, gagnant dans une action en responsabilité d'abordage intentée contre lui mais étant condamné aux frais de l'instance, essaya de récupérer ce préjudice sur son assureur, responsable du recours des tiers pour l'abordage. La Cour de Plaid Communs le débouta de cette ingénieuse demande, considérant que notre clause ne s'étendait qu'aux risques ordinairement prévus par le *texte* de la police du Lloyd's ; mais que celle-ci ne couvrait pas la responsabilité envers les tiers du fait de l'abordage que moyennant une clause additionnelle : la R. D. C. (*Running down clause*) ⁵³, qui constitue, par elle-même, un contrat d'assurance indépendant ; la Cour d'appel fut du même avis, mais ajouta, toutefois, qu'il n'y eut pas *perte* ou *minis-*
tre dans le sens de la clause ⁵⁴. Après d'autres essais infructueux, la jurisprudence anglaise s'est définitivement fixée dans le sens du refus du remboursement des frais de défense à l'action de tiers, soit dans l'assurance, soit dans la réassu-

(50) Arnould, II, sect. 881 ; *idem*, aux Etats-Unis, Phillips, II, § 1438 ; cf. aussi à la règle 23 de *Rules of practice* ; Voy. calculs illustrés par Dover, p. 264 et s.

(51) C'est la police identique à celle du Lloyd's, reproduite dans l'Annexe I du Marine Insurance Act.

(52) Cunard SS. Co. v. Marten (1902) 2 K. B. 624 ; (1903) 2 K. B. 511 ; R., XIX, 428.

(53) Aujourd'hui, la rédaction de la clause R. D. C. stipule le remboursement du coût et frais de l'action, que l'assuré soit demandeur ou défendeur (*supra*, § 41, I, B, 10°).

(54) Xenos v. Fox (1868) 3 C. P. 630 ; 4 C. P. 665 ; Voy. aussi British Dominions Gen. Ins. v. Duder (1915), 2 K. B. 394 ; *idem* aux Etats-Unis, Munson v. Standard Marine Ins. Co (1907) 156, Fed. R. 44.

rance, s'il s'agit de ceux faits par l'assureur primitif pour résister à l'action en indemnité de l'assuré primitif⁵⁵.

6° Les frais ne sont à la charge des assureurs que si et pour autant que « raisonnablement » (*properly*) encourus (cf. M. I. A., art. 65-2° et 78-1°).

Cette limite naturelle qu'avait déjà imposée la jurisprudence antérieure à la loi⁵⁶, et dont l'application est laissée à la discrétion du juge, comporte une simple observation.

L'analyse de ce qui constitue une dépense raisonnable ou « dûment encourue », se divise en deux temps, dont le premier est le plus important. Avant de savoir si on n'a pas fait des dépenses exagérées par rapport à la valeur de ce qu'on voulait sauver, ou de ce qui restait à sauver, ou s'il n'y a pas eu une partie qui était inutile, il faut considérer « s'il y avait lieu » de les encourir, ou en d'autres termes, « si on pouvait raisonnablement avoir l'espoir d'éviter une perte aux assureurs ». Cette dernière recherche, subjective au point de fouiller l'intention de l'assuré, doit nécessairement précéder l'autre, beaucoup plus objective, et facile à faire. Nous la relevons parce qu'elle motive une conséquence extrêmement importante et à laquelle nous avons déjà fait allusion dans nos précédentes explications : dès qu'un effort de l'assuré a été fait dans l'espoir raisonnable de pouvoir éviter une perte à l'assureur, les frais qu'il occasionne doivent lui être remboursés sans égard du résultat. Ainsi le droit de l'assuré est définitivement acquis même si la valeur de la chose sauvée s'avère, à cause du dégât matériel, inférieure au montant des frais de sauvetage, et même si le résultat est nul, la partie sauvée n'ayant aucune valeur ou ayant, avant ou après la fin des opérations, péri complètement ; voy. jugement de Lord Justice Brett dans *Aitchinson v. Lohre* (*supra*, I, B. 6). Il faut donc se garder de poser en principe, tout au moins pour ce qui est du droit anglais, la constatation, probablement vérifiée par la majorité des exemples de fait, à savoir que la valeur de la chose sauvée doit obligatoirement dépasser le montant des frais engagés pour la sauver. Le fait qu'on ne tient pas compte du résultat utile constitue, à notre avis, le seul argument qui s'oppose à ce que l'on puisse considérer la gestion d'affaires comme base du droit anglais relatif aux frais conservatoires ; il méritait, dès lors, d'être signalé.

(55) *Scottish Metropolitan Ins. Co. v. Groom*, dans le *Times* du 30 mai 1924, Dor, 8, 77 ; confirmée en appel, 29 octobre 1924, Dor, 9, 322 ; Comp. dans le même sens Trib. supérieur hanséatique, 5 oct. 1925, Dor, 13, 56 ; voy. judicieuse critique de cette attitude, par de Smet, n° 124 ; la jurisprudence américaine semble admettre la solution contraire *Hastie v. De Peyster* (1805), 3 Caines, 190 ; *N. Y. State Ins. Co. v. Protection Ins. Co.* (1841), 1 Story, 458 ; *idem*, Phillips, II, § 2145 ; comp. dans le même sens, Sentence arbitrale belge, 27 janvier 1930. P. A. 1930, 36.

(56) *Lee v. Southern Ins. Co.* (1870), L. R. 5 C. P. 397 ; *Meyer v. Ralli* précité.

B. — MONTANT DE L'INDEMNITÉ

1° A la base du calcul de l'indemnité, il y a toujours cette idée fondamentale que l'engagement pris par l'assureur de rembourser les frais encourus par l'assuré pour la conservation de l'objet assuré est un contrat indépendant de l'assurance (*supra*, sous-sect. I, B. 6°).

La conséquence que tira la jurisprudence anglaise de cette considération peut être simplement résumée dans les termes mêmes que, la confirmant à la lettre, employé l'art. 78-1° du *Marine Insurance Act* :

« Quand la police d'assurance contient la *sue and labour clause*, cet engagement est considéré comme un supplément au contrat d'assurance, et l'assuré peut réclamer à l'assurance une indemnité pour toute dépense, légitimement engagée en exécution des dispositions de cette clause, encore que l'assureur ait pu payer pour la perte totale ou que l'objet de l'assurance ait pu être garanti franc d'avarie particulière, soit en totalité, soit au-dessous d'un certain pourcentage.

La même solution est admise par la législation de la plupart des autres pays ⁵⁷.

Il est, cependant, nécessaire de remarquer que, telle que nous l'avons exposée, la solution anglaise ne représente plus que la « théorie législative ». Le système intégral de l'art. 78-1° de la loi de 1906 ne pourrait aujourd'hui recevoir application que dans le cas d'une assurance faite au moyen de ce qu'on appelle une *English clean policy*, expression signifiant une police du Lloyd's sans aucune clause supplémentaire. Or, en dehors du fait que la pratique anglaise ne connaît plus l'usage d'une pareille assurance, depuis le commencement du xx^e siècle, l'introduction de certaines clauses manuscrites a substantiellement changé et compliqué non pas le « principe » mais le « calcul » de l'indemnité sous la *sue and labour clause*.

C'est à la principale d'entre ces clauses, telle qu'adoptée par l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres, ainsi qu'au motif de son introduction que nous consacrerons la fin de nos explications, pour laisser apparaître le côté « pratique » de la question.

2° Le calcul du remboursement des frais faits sous la clause *sue and labour* apparaît — en vertu de l'art. 78-1° du M. I. A. qui ne changea rien à celui qu'admettait la vieille jurisprudence — extrêmement simple ; nous ne prendrons que le cas d'une police évaluée, parce que ce sont là les poli-

(57) Pour la littérature juridique sur la question, voy. Dor, 2, 370 ; pour les dispositions des diverses législations voy. Domas, *op. cit.*, p. 67.

ces les plus usitées et, surtout, parce que les seules qui donnent lieu à quelque difficulté.

Il n'y a que deux éléments qui entrent en jeu : la somme assurée (*amount insured*) et l'évaluation (*insured value* ou *valuation*) de la police. S'il y a égalité de ces deux montants, le remboursement se fait dans la proportion de 1/1, c'est-à-dire en entier. Si la somme assurée est d'un montant inférieur à l'évaluation il y a assurance partielle et, donc, application de la règle proportionnelle⁵⁸. A cause de la force absolue de l'évaluation, aucun compte n'est tenu de la valeur réelle de la chose assurée ; par conséquent, en cas de sous-estimation, l'assureur payera quand même le montant complet des frais conservatoires.

A l'aide de nos explications concernant la manière dont est comprise la force de l'évaluation en droit anglais (*supra*, § 36, II, D.), il est facile de se rendre compte que le silence du législateur sur la possibilité de sous-estimation dans l'application du susdit art. 78-1°, n'est nullement un oubli ; autre exemple de la force obligatoire de la convention, cette omission ne peut être que volontaire ; et ce détail relève d'une technique juridique pour le moins élégante, et, comme on le verra, pas tellement défavorable à l'assureur.

En effet, il ne faut pas oublier qu'au susdit principe, déjà bien défendable en lui-même, s'ajoute cette considération particulière au droit anglais qui voit dans les frais de conservation une catégorie d'avaries un peu spéciale ; faits dans l'intérêt exclusif de l'assureur, leur remboursement intégral a une autre base que le contrat d'assurance ; la prétendue lacune de la loi ne fait que confirmer cette idée, et en même temps, l'intention du législateur de favoriser les efforts de l'assuré.

De plus, l'assureur serait mal venu à se plaindre de la sous-estimation, dans des circonstances où l'on voulait lui éviter une perte, quand, s'il y avait eu paiement de l'indemnité d'assurance pour l'avarie matérielle qu'on voulait éviter, la force absolue de l'évaluation aurait produit le même effet.

Au point de vue commercial, même s'il y a sous-estimation, la position de l'assureur n'est pas aussi défavorable qu'on le prétend d'habitude. Un raisonnement empirique qui nous fut confirmé par certains assureurs montre que, quelle que soit la proportion « pratique » de sous-estimation, le remboursement intégral des frais de conservation n'est jamais une mauvaise affaire pour l'assureur. En effet, de deux choses l'une : la dépense a évité une perte totale ou, au con-

(58) *Contra*, probablement par erreur, Persico, n° 212, note 1.

traire, une perte autre que totale. Le premier cas ne requiert aucune argumentation. Dans le deuxième cas, on a constaté que l'examen d'un nombre quelconque de tels règlements d'avarie, révèle une majorité écrasante d'exemples où les frais engagés ont évité une avarie particulière ou une perte partielle d'un montant largement supérieur à ces frais ; il s'est trouvé même que, jusqu'à un certain point, le résultat obtenu apparaissait proportionnel à l'importance de la dépense. Mais ce n'est là qu'une observation et non pas une règle absolue ; il reste toujours des cas où l'assureur est tenu au remboursement, bien que la valeur de la chose sauvée soit inférieure au montant des dépenses ou même nulle (*supra*, sous-sect. II, A. 6°).

Comment, dès lors — et avant de décrire la manière dont ils ont procédé — expliquer le changement d'attitude des assureurs à l'égard du système légal ?

Les raisons, disons-le de suite, sont assez complexes ; parmi les plus importantes, nous ne révélerons brièvement que celles qu'une certaine pratique chez Lloyd's nous a permis de connaître comme s'étant présentées à l'esprit des assureurs anglais.

La modernisation, pendant le xx^e siècle, de certains auxiliaires du « commerce » d'assurances amena ceux qui le pratiquaient à considérer que le régime exceptionnel dont jouissaient les frais faits en vertu de la *sue and labour clause*, n'était plus entièrement justifié. La facilité de communication à longue distance que donne la télégraphie sans fil, le développement de la *Salvage Association* et, en général, du sauvetage maritime professionnel, ainsi que l'extension de la fameuse organisation des *Lloyd's Agents*, permirent aux assureurs de prendre avec succès une part active dans la majorité des occasions où, à la suite d'un sinistre, il s'agissait de prendre quelques mesures conservatoires de la chose assurée. Les statistiques prouvèrent que le raisonnement empirique dont nous parlions plus haut avait un grave défaut : il ne s'appliquait pleinement que dans l'assurance sur facultés. La proportion des résultats nuls ou, surtout, inférieurs à la valeur de la chose sauvée, restait encore grande dans l'assurance sur corps, bien que les cas dans lesquels l'armateur ou, en son nom, le capitaine se trouvent obligés d'agir seuls et d'urgence, soient de moins en moins fréquents. Cette considération mettait plus clairement en relief l'iniquité de la différence que fait la loi de 1906 entre le sauvetage maritime et « les services de la nature du sauvetage rendus par l'assuré » ; surtout que, dans cette dernière situation rentre, considéré comme un préposé, le sauveteur maritime travaillant sous contrat avec l'assuré (*supra*, sous-sect. II, A. 2°). Or, comme nous l'avons vu, dans la première hypothèse, il y

a paiement d'indemnité à titre de *salvage charges* (art. 65), dans la limite de la somme assurée (art. 67 et 68), avec application de la règle proportionnelle en cas de sous-estimation (art. 73-2°) ; et tout cela à la suite d'une opération qui, grâce à l'emploi du *Lloyd's salvage agreement*, présente ce grand avantage pour l'assureur d'être faite sur la base du principe *no cure, no pay*. Les désavantages de la deuxième hypothèse apparaissent, dès lors, à l'évidence.

A tout cela, s'ajoute probablement le souci de lutter contre la sous-estimation.

Il apparaissait alors que l'action de l'assuré pouvait être non pas empêchée, car son but restait toujours louable, mais quelque peu défavorisée, du moins en ce qui concerne l'assurance sur corps.

Et c'est ainsi qu'on introduisit les premières clauses modifiant le régime existant, clauses adoptées et réunies en une seule par l'*Institute of London Underwriters*.

3° Telle qu'elle existe dans les dernières « Conditions d'assurance sur corps de l'Institut » du 1^{er} juin 1936, la clause en question est rédigée comme suit :

En cas de débours pour sauvetage⁵⁹, frais de sauvetage (*salvage charges*), ou en vertu de la *sue and labour clause*, la présente police ne répondra que de sa part d'une proportion du montant afférent à l'objet assuré, égale au rapport existant entre la valeur assurée, déduction faite, le cas échéant, de la perte et du dommage dont l'assureur est tenu et la valeur de ce qui est sauvé.

Toutefois, si on n'a pu arriver à aucun résultat, ou si les dépenses excèdent la valeur du résultat, les dépenses ou l'excédent de dépenses, selon le cas, seront répartis sur la base de la valeur saine de l'objet assuré à l'époque du sinistre et la présente police sans aucune déduction pour perte et/ou dommage, payera sa part proportionnelle de ces dépenses ou excédent de dépenses, selon le cas⁶⁰.

Introduite à titre d'essai quelque temps avant la Grande Guerre, cette clause est encore passée sous silence par la doctrine et n'a encore fait l'objet que d'un seul arrêt trop peu important pour qu'il mérite d'être mentionné ; dès lors, les explications la concernant seront des plus brèves.

4° La première partie unifie, comme l'indiquent ses premiers mots, le régime des frais de conservation et celui des frais de sauvetage proprement dits (*salvage charges*) en fa-

(59) *Salvage*, mot comportant plusieurs significations, est pris ici pour : ce qui reste de la chose assurée après délaissement.

(60) *Institute Time Clauses-Hulls, Hulls-Excess et Hulls F. P. A. abs.*, clause portant le n° 9 ; *Institute Time F. O. D. abs.*, le n° 13 ; *Institute Voyage-Clauses-Hulls F. P. A. abs.*, le n° 5 ; *Institute Standard Dutch Hull Form*, pour l'assurance des navires hollandais, clause n° 10 ; existe aussi dans l'*American Institute Time (Hulls)* du 1^{er} avril 1936.

veur d'un calcul identique à celui que préconise, pour ces derniers, l'art. 73 du M. I. A.⁶¹.

Deux premières hypothèses doivent être distinguées et nous nous proposons de les illustrer par des exemples numériques où, pour plus de facilités, il sera supposé que l'assurance est totale ; ainsi « la part dont répondra la police » comme il est dit dans la clause, sera toujours entière :

a) *Toute perte a été évitée.* — Pour un navire évalué dans la police à £ 1.000, et valant au temps et lieu du sauvetage £ 1.000, l'assureur payera le montant entier des frais conservatoires. Si la valeur après sauvetage est de £ 2.000 par exemple, l'assureur n'est tenu qu'à $1.000/2.000^{\text{es}}$, c'est-à-dire la moitié de ces frais.

b) *Il y a eu une perte qui n'est pas totale*, mais la valeur du navire après sauvetage reste supérieure au montant des frais encourus ; ce cas, le plus compliqué, comporte lui-même deux possibilités :

α) L'assureur est responsable des avaries particulières.

Il faut alors déduire le montant de l'avarie, de celui représentant l'évaluation. Supposons que, pour un navire évalué à £ 1.000 on ait fait £ 200 de frais pour empêcher une perte plus grande que celle constatée à la fin : une avarie de £ 200 ; si la valeur du navire à l'état avarié est de £ 800, l'assureur payera $1.000-200/800^{\text{es}}$ de $200 = £ 200$, en dehors de l'indemnité d'avarie ; si, à la suite d'une sous-estimation, la valeur du navire après sauvetage s'est trouvée être de £ 1.600, l'assureur ne payera que $1.000-200/1.600^{\text{es}}$ de $200 = £ 100$, en dehors de l'indemnité d'avarie.

β) L'assureur n'est pas responsable des avaries particulières, mais les frais ont évité une perte totale. Comme la clause stipule qu'il y a lieu de déduire « la perte et ou dommage dont l'assureur est tenu », il faut conclure que dans notre cas, il ne faut procéder à aucune déduction.

Un premier argument en faveur de ce calcul résulte du fait que la clause est dérogatoire au régime légal et comme telle, elle doit être interprétée restrictivement. Un deuxième argument serait l'interprétation qu'accorde la doctrine au calcul qui a lieu dans une hypothèse voisine : en cas de contribution d'avarie commune et où, aux dires de l'art. 73 du M. I. A., il y a lieu de déduire du montant de l'évaluation de la police « le montant des avaries particulières qui ont été

(61) Remarquer que le régime applicable à la contribution pour avaries communes par le premier alinéa de l'art. 73, n'est pas nécessairement le même que celui pour les *salvage charges*, bien que, pour le calcul de ces derniers frais, le deuxième alinéa de l'art. 73 se réfère simplement au premier. La valeur contributive en cas d'indemnité de sauvetage est toujours celle au lieu du sinistre, tandis que celle pour la contribution d'avarie commune est, d'après les circonstances, celles du port de destination ou du port de refuge. Le calcul de notre clause se rapproche seulement de celui de *salvage charges*.

déduites de la valeur contributive dans le règlement et pour lesquelles l'assureur est responsable » ⁶².

Il s'ensuit donc que dans l'exemple d'un navire évalué à £ 1.000, ayant subi une avarie de £ 200, et valant après sauvetage £ 800, l'assureur devra rembourser pour un montant de £ 80 engagées en frais de conservation : $1.000/800^{es}$ de 80 = £ 100 ! Pourtant, le principe indemnitaire empêche qu'il y ait paiement de plus de £ 80, représentant le montant de ces frais ; l'assuré ne touchera alors que cette dernière somme.

Mais, avec ce calcul, il arrivera que, sur la base des chiffres du susdit exemple, l'assureur payera toujours £ 80, tant que la valeur du navire après sauvetage ne dépassera point £ 1.000, quoique entre £ 801 et £ 1.000, il y ait déjà lieu de présumer une sous-estimation. C'est pour éviter cet inconvénient que les dispatcheurs anglais suivent, en fait, quand il s'agit du calcul du *règlement d'assurance* pour la contribution d'avarie commune, un système dérogeant à l'art. 73 du M. I. A. ; en conformité avec la Règle 40 de leur *Rules of practice*, ils déduisent du montant de l'évaluation, la perte avarie particulière, même si l'assureur ne répond pas de telles avaries. Mais, pour favoriser les frais conservatoires, la pratique, ainsi qu'on nous l'a indiqué, consent à négliger le susdit inconvénient et n'applique pas la Règle 40 aux situations exceptionnelles qui relèvent de notre clause ⁶³.

La deuxième partie de la clause fut introduite en 1917, à la suite de l'affaire *The Florence* (1917), 16 Jur. Rép. 572, quand on constata que, réduite à la première partie, la clause en usage ne donnait pas entière satisfaction dans les deux situations suivantes :

a) *Le montant des frais de conservation dépasse la valeur du navire après sauvetage.* — Dans ce cas, d'après la nouvelle partie adjointe, l'assureur est tenu à une partie des dépenses égale au rapport entre la valeur du navire à l'état sain « au temps du sinistre » et l'évaluation de la police sans déduction du montant de la perte et/ou dommage. Pour connaître la valeur du navire à l'état sain (*sound value*) au « temps du sinistre », il y a lieu d'ajouter à la valeur du navire « après le sinistre » le coût estimé des réparations du dommage provoqué par le sinistre qui a nécessité les dépenses en question.

Mais la clause stipule que ce calcul s'applique seulement

(62) Arnould, II, sect. 1005 ; voy. aussi *supra*, § 36, II, D.

(63) Attitude extrêmement prudente, car si la Règle 40 — par ailleurs très critiquée, Arnould, II, sect. 1005, note (r) — a une certaine force à titre de coutume, l'interprétation restrictive que comporte la clause de l'Institut, la nature spéciale des frais conservatoires et l'absence de toute coutume dérogatoire à l'art. 78-1^o du M. I. A., rendent juridiquement mal fondé tout rapprochement entre les deux calculs ; comp. aussi, pour la Règle 40, observations sous Cour suprême des Etats-Unis, 27 mai 1929 ; Dor, 20, 275 et note.

à l'*excédent* des dépenses sur le résultat. Voici dès lors, à l'aide d'un exemple très simple, comment il sera procédé :

Soit un navire évalué à £ 1.000, et ayant nécessité des frais de sauvetage montant à £ 450 ; une expertise ultérieure estime qu'à l'état avarié le navire ne vaut que £ 400 et que le coût éventuel des réparations est de £ 600. Dans ce cas on peut dire, plus ou moins correctement, que la valeur du navire à l'état sain (*sound value*) au temps du sinistre était de $£ 600 + £ 400 = £ 1.000$.

Deux hypothèses sont alors à distinguer :

a) *L'assureur est tenu des avaries particulières.* — L'*excédent* de dépenses sur ce qui a été sauvé est de £ 450 — £ 400 = £ 50. Pour ce montant l'assureur payera, en dehors de l'indemnité d'avarie, $1.000/600 + 400^{es}$ de 50 = £ 50. Pour le reste des frais, £ 400, on devra déduire le montant de l'avarie de celui de l'évaluation ; il n'y aura donc, pour ce reste, qu'un paiement de $1.000 - 400/600 + 400^{es}$ de 400 = £ 240.

β) *L'assureur ne répond pas des avaries particulières.* — Rien ne sera alors déduit de l'évaluation, et l'assureur payera $1.000/600 + 400^{es}$ de 450 = £ 450.

Il est facile de se rendre compte qu'en cas de sous-estimation, la valeur du navire à l'état avarié étant plus importante, l'assureur payera moins, soit parce que le dénominateur du calcul sera plus grand, soit parce que, à un moment donné, il arrivera que la valeur de ce qui a été sauvé ne sera plus inférieure aux dépenses encourues et on passera dans les hypothèses et calculs prévus par la première partie de la clause. Le défaut initial, à la base de tous ces calculs, consiste dans la difficulté d'établir la *sound value* ; de nombreux points « techniques », dans les détails desquels nous ne saurons entrer, empêchent que son montant soit établi aussi simplement et facilement que nous l'avons affirmé⁶⁴. Il faut aussi remarquer que, dans tous les cas, même là où il n'y a lieu à aucune déduction de l'évaluation, on tient pourtant compte des avaries subies par le navire dans un sinistre « antérieur » à celui qui a nécessité les frais en question, si ces avaries n'ont pas encore fait l'objet d'une réparation ; en effet, leur montant diminue la *sound value* du navire au temps du sinistre « actuel » ; de là, une autre source de difficultés à savoir, la séparation des premières et des deuxièmes avaries, quand elles sont de la même nature, et se sont produites à court intervalle, de sorte que les premières n'ont pas encore fait l'objet d'une expertise.

b) *Les frais engagés n'ont pas empêché la perte totale.*

Le calcul se fait alors, sans déduction d'aucune sorte, comme dans le cas a (β) ci-dessus. Mais la difficulté et

(64) Comp., sur une question connexe, Arnould, II, sect. 1025 ; Carver, n° 422.

l'inexactitude du calcul de la *sound value* apparaissent davantage⁶⁵. Les contestations n'ont encore donné lieu à aucune jurisprudence. En pratique, bien que l'occasion se soit rarement présentée, les assureurs ont recours à l'arbitrage, mais seulement là où il s'agit d'une sous-estimation évidente ; l'indemnité due par l'application de la *sue and labour clause* ainsi que celle pour perte totale sont alors payées à la suite d'une transaction.

5° Telle est l'atteinte que porta ladite clause de l'Institut, au régime et aux calculs légaux établis par l'art. 78-1°.

Sur les autres points — il est très important de le noter — ce dernier article garde toute sa vigueur. Qu'il s'agisse de cas régis par la clause de l'Institut, ou que l'on soit dans l'hypothèse de toute autre assurance que sur corps, le *principe* reste le même : les frais faits en vertu de la *sue and labour clause* sont remboursables en dehors et au delà de la somme assurée, et celle-ci ne constitue plus la limite de l'engagement de l'assuré.

Pour terminer, rappelons que, — comme cela peut arriver en dehors de la susdite clause de l'Institut, dans le calcul de l'indemnité d'assurance pour la contribution d'avarie commune ou pour le recours de tiers sous la clause R. D. C., — toutes les fois où la comparaison entre l'évaluation de la police et la valeur contributive du navire révèle une différence en faveur de la dernière, différence provenant soit d'une sous-estimation, soit simplement du fait qu'une avarie matérielle a dû être déduite du montant de l'évaluation, l'assuré peut couvrir la perte résultant de l'application de la règle proportionnelle, au moyen des polices d'excédant; pour les détails et la manière dont jouent les *Excess policies* ou *Increased value policy*, il suffit de se référer à nos précédentes explications (*supra*, § 41, I, E. 1° e).

(65) Sur l'estimation de la valeur du navire et ses accessoires en cas de perte totale, voy. les très savantes Observations sur Cour suprême des Etats-Unis, 20 avril 1925, Dor, 12, 141.

LA CLAUSE DE "FORCE ET EFFET DE LA POLICE"

" And it is agreed by us, the insurers, that this writing or policy of assurance, shall be of as much force and effect as the surest writing or policy of assurance heretofore made in Lombard Street or in the Royal Exchange, or elsewhere in London ».

" Et il est convenu par nous, les assureurs, que cet écrit ou police d'assurance aura autant de force et d'effet que l'écrit ou la police la plus sûre faite dans Lombard Street ou au Royal Exchange ou dans tout autre endroit à Londres ».

Cette très curieuse mention paraît d'origine extrêmement ancienne ; elle a été tracée jusque dans une police faite à Londres, mais écrite en italien de 1547 ; en tout cas la *London Policy* de 1613 la reproduit d'une manière presque identique à celle que l'on trouve aujourd'hui dans l'imprimé du Lloyd's¹. De nos jours, ce n'est d'ailleurs que dans cette dernière police qu'elle existe encore ; bien que la police-type de l'Annexe I du M. I. A. la reproduit toujours, les polices des Sociétés d'assurances anglaises n'en font plus mention. L'allusion à *Lombard Street* — rue légendaire, encore existante, dont le nom vient de l'ancien établissement des marchands lombards — et à *Royal Exchange* indique les deux principaux endroits de Londres qui furent pendant des siècles le centre anglais des assurances. D'où cette comparaison naïve avec la plus sûre des polices que pourrait souscrire un des marchands connus de ces endroits.

Mais, si on en croit certains auteurs anglais, la susdite formule représenterait bien plus qu'une simple tournure de langage ; la manière dont elle est rédigée, dit-on, peut s'analyser en une véritable stipulation par laquelle les parties consentent à se référer, pour tous les points de détails qu'omet la police, aux usages des assureurs de Londres². Il est possible que cette opinion soit juste et qu'ainsi on puisse trouver une base juridique aux nombreux usages et règlements des dispatcheurs anglais.

(1) Gow, p. 128 ; comp. avec une mention pareille de la police de Marseille de 1584, Gow, p. 129.

(2) Mc Arthur, *Policy of M. I.*, p. 59 ; Mc Arthur, *Contract of M. I.*, p. 33 ; Phillips, 1, § 36 ; Gow, p. 199.

Nous voulons notamment parler des ainsi dit « Usages du Lloyd's » (*Lloyd's Customs*).

Au cours de nos précédentes explications, nous avons déjà fait allusion au fait qu'il existait des risques que la police ne mentionnait pas expressément, mais qui, en vertu d'un usage jurisprudentiellement reconnu, étaient, soit exclus, soit à la charge des assureurs (*supra*, § 42, III, A) ; et aussi au fait que la police ne pouvant pas stipuler intégralement comment on fait un règlement d'assurance, les détails concernant le calcul de l'indemnité d'assurance sont laissés aux bons soins des dispatcheurs anglais qui, à leur tour, travaillent, soit d'après les directives de la loi, soit d'après des règles depuis longtemps établies ; et qu'il n'est pas rare que — là où la loi ne donne aucune directive, ou n'en donne qu'une obscure, ou se contente de renvoyer aux usages existants — ces règles modifient substantiellement en faveur de l'une ou de l'autre des parties au contrat, soit une obligation de l'assureur, soit un droit de l'assuré (*Voy. supra*, § 45, II, B. 4° b).

En effet, la police d'assurance, instrument d'un contrat extrêmement complexe, ne doit et ne peut contenir l'exposé détaillé de « toutes » les obligations et de « tous » les droits qui naissent à la charge ou en faveur des parties lors et depuis sa passation. Comme dans tous les autres contrats, les points principaux suffisent à sa validité ; les points secondaires sont d'habitude communs à tous les contrats de la même nature et leur existence et leur interprétation découlent, généralement, de la loi et de la jurisprudence. Mais ces dernières sources ne sont pas toujours complètes, et le plus souvent il faut s'adresser à une troisième qui est la coutume ou les usages. Cette observation double de valeur dès qu'on se trouve en présence d'un pays de droit coutumier, même si l'on y aperçoit quelque tendance moderne vers la légifération. Tel est, notamment, l'exemple de l'Angleterre où le *Marine Insurance Act* révèle la tendance du droit anglais à la rédaction des lois écrites. Mais lors de sa confection, le législateur anglais eut l'heureux souci de ne pas faire table rase de la jurisprudence et des usages, sources immédiates et exclusives à sa base. En ce qui concerne spécialement les usages, il est évident que leur origine doit être attribuée en plus grande partie à l'endroit où il y avait le plus important centre de commerce d'assurances. Or, entre les deux grandes villes, Londres et Liverpool, qui prétendirent toujours à ce titre, il fallut accorder une place prépondérante à Londres, et là-bas au Lloyd's, qui arriva, comme aujourd'hui, à réunir les plus importants assureurs de *Lombard Street* et de *Royal Exchange*. L'importance morale et commerciale qui s'attacha de bonne heure à ce der-

nier centre justifia l'emploi fréquent et de plus en plus unanime par les autres assureurs anglais des résolutions et habitudes prises, dans la manière de traiter les affaires, par les assureurs du Lloyd's. De plus, le développement des assurances amena des nouveaux problèmes qui requéraient une solution ou des situations nouvelles qui, en l'état des habitudes existantes, nuisaient à l'intérêt du commerce. C'est alors qu'à la suite des remèdes expérimentés, et très souvent après avis et entente avec les assureurs de Liverpool, on prenait des résolutions d'intérêt général établissant les solutions requises ; et c'est ainsi qu'on vit apparaître de véritables règles de droit portant sur le règlement de l'indemnité et qui, bien qu'introduites seulement par les assureurs, constituèrent sous le nom de *Lloyd's Customs* une véritable loi entre les parties. Le préambule de la codification privée des usages du Lloyd's était :

« Ne peut être appelé une *Coutume du Lloyd's* ce qui est déterminé par une décision des Cours supérieures ; car tout ce qui est ainsi sanctionné repose sur une base plus sûre que la coutume. Une *Customs of Lloyd's* doit dès lors se référer à un point sur lequel la loi est obscure, ou pas encore définie mais à propos duquel, pour des avantages pratiques, il devrait y avoir une règle uniforme. Sous ledit terme, il est compris ci-après les usages de la *dispatch* anglaise relative à l'avarie commune et particulière. »

Parmi ces règles qu'il serait impossible de mentionner en totalité, une partie a déjà disparu, une autre partie de celles qui avaient l'avantage d'être acceptées par tous les assureurs anglais fut recueillie par l'Association des *dispatchers* anglais qui, sur l'initiative du Lloyd's, naquit en 1873. Les règles établies par cette association portent le nom de *Rules of Practice of the Association of Average Adjusters*. Ces Règles, suivant le régime indiqué par le susdit préambule, sont à leur tour modifiées et mises en conformité avec les dernières lois ou décisions judiciaires sur les matières qui en font l'objet ; la liste la plus complète des règles, telles qu'adoptées jusqu'à aujourd'hui, peut être trouvée dans le manuel de V. Dover, *op. cit.*, pp. 442 à 473.

La loi de 1906 se réfère parfois aux dites règles d'une manière indirecte mais nullement limitative ; tel l'article 69-1° qui stipule qu'au cas où le navire allait être réparé, l'assuré aura droit au prix raisonnable des réparations « moins les déductions d'usage ». C'est là une allusion à la déduction dite « du vieux au neuf » ; or, pour ces déductions, il n'y a jamais eu ni texte légal ni stipulation conventionnelle dans la police ; comme aujourd'hui, à moins qu'une clause ne les exclue, elles n'étaient prévues que par les règles de l'usage : un *Custom of Lloyd's* recueilli par les Règles 53° et 28° des *Rules of Practice of Average Adjusters* (*supra*,

§ 42, III, A. 2°). A un autre endroit, le M. I. A. se contente aussi de poser le principe de l'exclusion des pertes dues à l'usure et à la fatigue habituelles (*ordinary wear and tear*) ou coulage et bris habituels (*ordinary leakage and breakage*) et, en général, de celles qui sont dues au vice propre (*inherent vice*) de la chose assurée ; mais — signe d'heureuse souplesse — aucun détail ne précise le sens du mot « *ordinary* » qu'emploie l'article 55-2° (c) de la loi ; c'est alors qu'il faut de nouveau s'adresser à l'usage et auxdites *Règles pratiques* qui sont arrivées à créer une notion *technique et artificielle* de *wear and tear*, etc., qui régit toute assurance anglaise, même en l'absence de toute stipulation expresse de la police (*supra*, § 42, III, A. 2°) ; il en est de même du délicat problème du classement de frais en avarie commune et spécialement de dépenses engagées à un port de refuge (*port of refuge's expences*) classement *technique* tout à fait particulier au droit anglais, qui se fait suivant de très nombreuses et compliquées Règles des Dispatcheurs anglais (*supra*, § 45, I, B. 3°).

Telle serait, dit-on, l'interprétation de notre clause.

Mais, à notre avis, même si cette ingénieuse analyse se trouvait confirmée par la jurisprudence, elle n'en serait pas moins dénuée de toute conséquence pratique. Car le fondement juridique de toutes ces Règles, la seule chose qu'elles expriment, peut être résumé en un seul mot l'*usage*, puisque la terminologie anglaise ne distingue pas le mot « usage » (*usage*) de « coutume » (*custom*). Et dès qu'un usage est notoire, bien établi, ou — quand il est particulier à une branche de commerce — général, et qu'il ne contredit pas les clauses additionnelles, il devient une « partie du contrat », Duer, *op. cit.*, I, p. 240 et s. ; « l'usage, disait Lord Mansfield, doit toujours être considéré dans les polices d'assurance, même là où les mots sont clairs », *Preston v. Greenwood* (1784), 4 Dougl. 28 ; « non seulement il explique, mais il contrôle la police » *Justice Buller dans Long v. Allen* (1785), 4 Dougl. 276. Or, ce que l'on oublie est que la délicate technique jurisprudentielle³, brodée sur ce principe, est encore en vigueur de nos jours, ainsi que le laisse entendre, clairement, l'article 87-1° du M. I. A. :

(Lorsqu'un droit, une obligation ou une responsabilité devraient naître d'un contrat d'assurance maritime en vertu de la loi, ils peuvent être modifiés ou supprimés par une convention expresse des parties ou par un usage, lorsque cet usage est tel qu'il oblige les deux parties contractantes. »

C'est donc la loi et non pas la convention des contractants qui fait de l'usage une partie du contrat.

(3) Voy. à ce sujet, Arnould, I, sect. 55 à 73 ; Gow, p. 135 et s.

LA "BINDING CLAUSE"

And so we, the assurers, are contented, and do hereby bind ourselves, each one for his own part, our heirs, executors, and goods to the assured, their executors, administrators and assigns, for the true performance of the premises.

« Et ainsi nous les assureurs, sommes disposés et promettons par cette police et nous obligeons nous-mêmes, chacun pour sa propre part, nos héritiers, nos exécuteurs, et nos biens envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs ou ayants cause, à l'exécution fidèle des dispositions ci-dessus » (1).

Cette clause — dont le nom vient du mot anglais *to bind*, signifant : lier, engager, — répète d'une manière formelle le consentement des assureurs à l'exécution des obligations découlant du contrat. Mais sa rédaction montre clairement la *nature* de l'obligation des assureurs ; elle est *personnelle, divisible et non solidaire* (*each one for his own part*) et comme les autres mots l'indiquent, elle engage toute la fortune personnelle de chaque assureur qui a souscrit une part. En parlant dans le Livre I, de l'organisation juridique et commerciale de Lloyd's, nous avons déjà montré l'origine historique du fait que la police est l'instrument commun d'autant de contrats qu'il y a de signatures d'assureurs (*supra*, § 2 et § 3) ; et aussi que les statuts de la Corporation de Lloyd's — qui n'est pas une société d'assurances — interdisent à ses membres-assureurs, la souscription des polices en la forme de société (*supra*, § 10, I.)².

Dans les sociétés anonymes, en nom collectif ou à responsabilité limitée, où cet état de choses ne peut pas exister, ladite clause est légèrement modifiée et sa rédaction classique est la suivante : « Aussi cette police témoigne que ladite compagnie prend sur elle-même la charge de cette assurance jusqu'au montant de... livres, et promet et s'engage elle-même envers les assurés, ses exécuteurs, administrateurs, etc. ».

(1) Rappelons que dans l'imprimé du Lloyd's, entre cette clause et celle de « Force et effet » (*supra*, § 46), il y a la clause *Free of capture & seizure* et la *Frustration clause* que nous avons déjà étudiées (*supra*, § 44 et § 43) ; mais qu'il n'en est pas ainsi dans la police-type de l'Annexe I du M. I. A. où ces deux dernières clauses n'existent pas.

(2) Voy. aussi *infra*, § 50.

La loi de 1906, Annexe I, ayant admis comme police-type la police du Lloyd's, reproduit la clause telle qu'elle existe dans l'imprimé du Lloyd's, et, d'un autre côté, admet que, à moins de convention spéciale, lorsqu'une police est signée par plusieurs assureurs, chaque souscription constitue un contrat séparé (art. 24-2°).

Les autres conséquences juridiques et pratiques de la pluralité d'assureurs sur une même police seront étudiées ultérieurement, lors de l'exposé portant sur la clause de « signature et de date » : *Attestation Clause* (*infra*, § 50).

§ 48

LA PRIME ET LA "CONSIDERATION CLAUSE"

Confessing ourselves paid the consideration due into us for this assurance by the assured... at and after the rate of...

« Nous reconnaisant payés pour la contre-prestation qui nous est due, en vertu de cette assurance, par l'assuré... au et d'après le taux de... »

I

Généralités

Le terme *consideration*, dont la clause emprunte le nom peut être pris pour l'équivalent du mot français *contre-prestation* ; au point de vue strictement juridique, son sens, extrêmement complexe, se prête difficilement à une définition plus exacte ou plus incomplète ; il n'y a que dans les contrats synallagmatiques et à titre onéreux que ce mot correspond exactement à notre notion moderne de *cause*¹.

L'expression *confessing ourselves paid* signifie presque littéralement *dont quittance* ; ainsi le but de la clause est de certifier le paiement des primes par l'assuré.

Le montant total des primes perçues devrait être inséré à la place du premier blanc ; en réalité cela n'est jamais fait puisqu'il suffit d'indiquer — en dehors de la somme assurée, dont mention est faite ailleurs — le taux de la prime dans le deuxième blanc situé à la fin de la clause.

Quel est réellement l'effet pratique de cette stipulation d'après laquelle la délivrance de la police vaut quittance de primes ?

Dans notre aperçu historique sur la manière pratique de contracter l'assurance au Lloyd's, en parlant du rôle « obligatoire » du courtier (*broker*), nous avons déjà vu comment, en vertu de l'usage, le ministère d'un courtier avait pour effet une véritable « novation » de créance par « changement de débiteur » ; le courtier devient débiteur de la prime envers l'assureur, et ce dernier directement responsable envers l'assuré des éventuelles indemnités d'assurance

(1) Le mot anglais *cause* signifie : raison, motif ou, action, procès ; pour la *consideration*, voy. Stephen, *op. cit.* III, p. 56 et s. ; et *infra*, note 15.

et ristournes de primes, indifféremment du fait de savoir si l'assuré a réellement payé la prime au courtier (*supra*, § 16, II, C.); et aussi comment, en pratique, l'assuré ne payait le courtier que dans un certain délai, et que ce dernier — qui a un privilège pour le montant des primes et courtage non payés (*supra*, § 16, VI) — restait, à son tour, en compte courant avec l'assureur (*supra*, § 16, II, C.). Bien que dans tous ces cas, il ne s'agissait, dans le temps, que d'une habitude particulière aux assureurs du Lloyd's, l'usage concernant la responsabilité exclusive du courtier s'est tellement généralisé que la loi de 1906 s'est contentée simplement de confirmer l'état unanime de la pratique anglaise et la solution adoptée, conventionnellement par la police Lloyd's a été élevée au rang d'une disposition législative. Voici, en résumé, un rappel de la position du M. I. A. sur la question:

a) Le devoir de l'assuré et/ou de ses mandataires au paiement de la prime est une condition nécessaire et antérieure à l'obligation de l'assureur à la délivrance de la police, cf. art. 52².

b) Mais quand l'assurance a été conclue par l'intermédiaire d'un courtier — cas obligatoire au Lloyd's et facultatif pour les sociétés d'assurances, — ce dernier est directement tenu envers l'assureur au paiement des primes, et l'assureur est directement responsable envers l'assuré des sommes qui peuvent être dues à titre d'indemnité d'assurance ou de ristourne de primes, cf. art. 53-1°.

c) Le courtier a un privilège pour le montant de primes, courtages, etc., cf. art. 53-2°.

d) Quand une police, faite par l'intermédiaire d'un courtier, certifie la réception des primes, une telle reconnaissance est, en l'absence de fraude, probante entre l'assureur et l'assuré, mais non pas entre l'assureur et le courtier, cf. art. 54³.

De ce qui précède il résulte que l'assureur ne peut pas poursuivre l'assuré pour le paiement des primes et donc qu'il n'y pas compensation des primes avec l'indemnité dans les rapports entre ces deux parties au contrat (voy. pourtant § 16, IV); la jurisprudence avait décidé qu'il en était ainsi même s'il n'y avait pas une clause valant quittance de primes ou même si la police contenait l'engagement exprès de la part de l'assuré de payer la prime, *Universo Ins. Co. of Milan v. Merchants' Mar. Ins. Co.* (1897), 2 Q. B. 93 (*su-*

(2) Disposition extrêmement importante car, en droit anglais, à raison des diverses dispositions fiscales et des derniers vestiges d'une conception formaliste, la possession de la police se confond pratiquement avec les droits découlant du contrat, *Voy. Swan v. Maritime Ins. Co* (1907), 1 K. B. 177; mais la fréquente intervention du courtier a, heureusement, enlevé presque toute portée d'application à cet article.

(3) *Contra*, aux Etats-Unis, *Manheim Ins. Co. v. Hollander* (1901), III, *Fed. R.* 549.

pra, § 16, II, C.) ; mais sur ce tout dernier point ladite décision n'est plus valable car l'article 53-1° du M. I. A. a prévu la possibilité d'une stipulation contraire. De nos jours, un exemple de pareille stipulation, permettant la compensation, peut être trouvé dans les polices d'un grand nombre de sociétés dont la *Consideration clause* est rédigée comme suit :

« ...Vu que la personne ou personnes ayant effectué cette police a ou ont promis de payer à ladite compagnie une prime au et d'après le taux de... »

Les autres effets des susdites dispositions de la loi ainsi que certains aspects pratiques concernant le « payement » de la prime ont déjà fait, comme nous le disions plus haut, l'objet d'un exposé détaillé.

Suivant la méthode adoptée au cours de ce commentaire, nous profiterons de l'unique occasion où la police contient une mention sur la prime pour exposer brièvement les autres aspects que comporte le même sujet.

II

Fixation de la prime

A. — LA PRIME ORDINAIRE

L'indication du montant, ou, ce qui est fait le plus souvent, du taux de la prime reçue ou à recevoir, n'est pas une des mentions légalement obligatoires pour la validité de la police. L'article 93-3° du *Stamp Act* de 1891 (54 et 55 Vict. chap. 39) énumère certaines mentions qui doivent figurer dans la police sous peine de sa non validité (*supra*, § 17, II), mais, parmi elles, ne cite point la prime. L'article 23 du M. I. A., qui reproduit et complète, sur ce point, les dispositions de ladite loi fiscale, garde le même silence.

La possibilité que la police n'indique pas la prime est même expressément prévue par l'article 31-1° du M. I. A. qui dispose que :

« Quand une assurance est effectuée moyennant une prime à convenir et qu'aucune convention n'a été faite, une prime raisonnable doit être payée par l'assuré. »

Ce cas est évidemment très rare. Mais quand il arrive, il permet à l'assureur de demander une prime « raisonnable » (D'après l'art. 88 du M. I. A. « quand la loi parle d'un délai raisonnable, d'une prime raisonnable, d'une diligence rai-

sonnable, la question de savoir ce qui doit être entendu par raisonnable est une question de fait »).

En France, dans une telle hypothèse, il y a lieu de faire appel au cours officiel des primes fixé par les courtiers (art. 79 C. com.), voy. Ripert, III, 2455; rien de semblable n'existe en Angleterre; en cas de contestation judiciaire, le tribunal fera appel au témoignage de gens du métier qui établiront facilement le cours moyen en vigueur aux jour et lieu du contrat, en tenant compte aussi de la nature de l'objet assuré et des conditions auxquelles était soumise l'assurance.

B. — LA PRIME ADDITIONNELLE

1° La possibilité que la police fasse mention d'une prime à débattre est, en échange, plus fréquente dans les clauses qui stipulent que, dans certaines circonstances, l'assureur étendra sa garantie moyennant une « surprime » ou une « prime supplémentaire » (*additional premium*).

De par la nature incertaine des événements ainsi couverts, les surprimes ne sont en « principe » jamais fixées à l'avance; mais là où il s'agit de l'éventuelle couverture d'un risque déterminé et invariable, rien n'empêche que la prime additionnelle soit déterminée préalablement, ainsi que nous le verrons un peu plus bas.

La détermination de telles primes se fait théoriquement suivant le même principe que celui que la loi établit pour la perception d'une prime ordinaire à déterminer ultérieurement; l'article 31-2° du M. I. A. stipule que :

« Quand une assurance est contractée en indiquant qu'une prime supplémentaire à convenir sera payée si un événement donné se produit, une prime supplémentaire raisonnable sera due si l'événement donné se produit avant qu'une convention n'ait été faite pour fixer le montant de la prime supplémentaire. »

La police du Lloyd's ne contient pas semblable indication; en dehors de celles que les parties pourraient introduire sous la forme de clauses manuscrites, les conditions imprimées de l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres prévoient, en échange, quelques surprimes; nous rappellerons, brièvement, les plus importantes pour avoir un aperçu de la manière dont elles sont rédigées et dont se fait pratiquement leur perception⁴.

2° En premier lieu, il faut observer que *toutes* les polices anglaises faites en temps de paix excluent les risques de guerre par la clause *F. C. and S. (Free of capture and seizure)*, *supra*, § 44; la couverture de ces risques ne se fait

(4) Pour les polices-type françaises voy. ex. de surprimes dans Ripert, III, 2457.

qu'en temps de guerre ou même à une époque où l'on prévoit une guerre, mais de telle manière que l'assureur puisse changer à très court intervalle, d'après les événements, le taux de la prime spéciale qu'il avait déjà perçue en prévision du risque de guerre. Aussi, n'y trouve-t-on jamais de stipulations par lesquelles, les risques de guerre étant garantis, il y aura lieu à la perception d'une surprime à débattre au cas où la guerre viendrait à se produire (comp. Ripert, III, 2457 ; et les difficultés que soulèvent de telles clauses, Smet n° 99) ; il est curieux que la pratique de ce pays n'ait pas cru nécessaire de stipuler une surprime à fixer même dans cette variété de police flottante de 12 mois qu'on appelle *open covers*⁵, où le risque de guerre est très souvent couvert à l'avance, bien que rien ne laisse à prévoir que dans un prochain conflit on respectera les lois de la guerre, et notamment l'usage de la déclaration ; pour le moment les assureurs anglais se contentent de la faculté de résilier la police après un avis de dix jours en vertu de la clause dite : *10 days notice-war cancelation clause*.

3° Une première clause stipulant une prime additionnelle dans les conditions de l'Institut pour l'assurance sur facultés est la *Deviation clause* :

« Tenu pour couvert, contre une prime à débattre, dans le cas de déroutement ou changement de voyage, ou autre variation du risque, par raison de l'exercice de quelque liberté accordée à l'armateur ou affréteur par le contrat d'affrètement, ou à cause de quelque erreur ou omission dans la description de l'intérêt assuré, navire ou voyage⁶. »

Une autre clause de déroutement employée dans l'*Institute Voyage Clauses*, pour l'assurance corps, est ainsi conçue :

« Tenu couvert en cas de déroutement ou changement de voyage pourvu qu'avis en soit donné et que la prime supplémentaire demandée soit agréée immédiatement après réception de l'avis. »

Nous avons déjà vu l'origine de ces clauses et tous les détails que comporte leur interprétation (*supra*, § 34, IV). Ainsi, dans la dernière de ces clauses l'assureur se réserve le droit de demander, s'il y a équitablement lieu, une surprime et l'assuré doit l'accepter ou la refuser immédiatement ; cela n'enlève toujours pas la possibilité d'un avis qui arrive en même temps ou après un sinistre. Dans l'assurance sur facultés une telle possibilité est même très fréquente, soit parce que l'assuré peut très souvent être un tiers à peine

(5) *Supra*, § 19, II, D.

(6) *Institute Cargo Clauses*, n° 3, conditions W. A. et F. P. A. du 1-4-36.

connu, soit et surtout parce qu'il peut ne pas savoir immédiatement la modification de voyage faite par l'armateur en exercice de la liberté que lui accorde le contrat d'affrètement. C'est pourquoi la *Deviation Clause* de l'Institut ne prend même pas la peine de stipuler la nécessité d'avis, quoique, de par l'usage, celui-ci reste toujours obligatoire ; en pratique, le courtier ne manque jamais de la donner ; comme il a d'habitude le mandat de payer et discuter les surprimes, il procède, matériellement, par endosser la police d'une mention manuscrite relative à la modification, et la présente à l'assureur qui, après avoir discuté avec lui le taux de la prime additionnelle, y appose son cachet ou signature. Mais là où cet avis n'est pas possible, l'assureur ne sera averti du changement des conditions du contrat qu'au moment ou même après l'avis de sinistre ; la surprime sera alors fixée par transaction ou, en cas de litige, conformément à l'article 31-2° précité.

4° Dans l'assurance sur corps, ou sur fret, il existe une clause par laquelle l'assureur, moyennant une prime additionnelle, consent de continuer à couvrir les risques, malgré une violation de « garantie » faite par l'assuré. Rappelons que les garanties des risques assumées contractuellement par l'assuré, s'appellent en droit anglais : *warranties*. Le M. I. A. qui s'occupe longuement de cette question (art. 33 à 41, inclus) — la plus délicate et la plus hybride des institutions du droit anglais — définit la garantie comme une promesse « par laquelle l'assuré s'engage à ce qu'une chose soit ou ne soit pas faite, à ce qu'une condition donnée soit ou ne soit pas remplie ou par laquelle il affirme ou nie l'existence d'un état de chose particulier » (art. 33-1°). La loi en prévoit deux catégories : les « tacites » (*implied*) et les « expresses » (*express*) ; dans la première catégorie on trouve la garantie « de la navigabilité » (*seaworthiness*) (art. 39) et de la « légalité du risque » (art. 41) applicables, sauf certaines exceptions, obligatoirement à toutes les assurances ; de la deuxième catégorie, la loi ne cite, à titre d'exemple, que la garantie « de neutralité » (art. 36) et celle de « bon état » (*well*) et de « sûreté » (*good safety*) à un jour donné (art. 38).

Mais toutes les garanties expresses — dont l'introduction se fait suivant la libre volonté des parties — s'étudient, au point de vue économique, en un moyen dont dispose l'assureur de régler la prime sur la loi des probabilités.

Ainsi, dans l'assurance à temps, la division de l'année en deux saisons, d'été et d'hiver, est basée sur la différence de la fréquence des risques relevée par les statistiques ; si une garantie expresse interdit la navigation entre le 16 novembre et le 14 mai, ce n'est pas parce que l'assureur ne veut point

couvrir la saison d'hiver, mais parce qu'il ne peut pas le faire moyennant la prime réduite que l'assuré consent à payer ; aucune autre raison n'empêche l'assureur de couvrir les risques de navigation en hiver si l'assuré, comptant faire sortir son navire du port pendant cette saison, veut payer une prime plus forte. Mais, par hypothèse, telle garantie n'est insérée que dans le cas où l'armateur connaît à l'avance le marché du fret qui lui convient et, donc, les mouvements de son navire. Pour subvenir à l'éventualité du besoin, par l'assuré, de faire quelque chose en dehors des limites du contrat, l'assureur a conçu une clause qui, pour des raisons de clientèle, adopte le système le plus favorable à l'assuré : paiement d'une prime plus réduite, insertion d'une garantie limitant les risques, et permission de violer cette garantie (*breach of warranty*) contre une prime additionnelle. Aujourd'hui, dans toutes les formes de l'assurance à temps sur corps, la clause imprimée de l'Institut qui permet cette chose, pour la majorité des garanties « usuelles » qu'on insère en « manuscrit » dans les polices, est ainsi conçue :

« Tenu pour couvert, en cas de violation de la garantie relative à la cargaison, au commerce, au lieu ou à la date de départ, pourvu qu'avis en soit donné et que toute prime supplémentaire requise soit acceptée immédiatement ⁷. »

La manière de fixer cette prime additionnelle est la même que celle appliquée aux clauses précédentes. Il y a toutefois lieu d'observer que cette clause ne s'applique strictement qu'aux garanties qui y sont énumérées, à cause de l'interprétation restrictive que comporte chacune de ces garanties et, en général, les clauses pour lesquelles l'assureur renonce à invoquer une violation de garantie ⁸. Ainsi cette autre garantie dite : *10 % disbursement clause* (*supra*, § 36, VI, B), unanimement employée dans toutes les formes d'assurances sur corps, ne peut pas être considérée par argument « a simili » comme faisant partie de la susdite clause ; en pratique, on ne connaît d'ailleurs aucune convention permettant d'y déroger.

Une place à part doit être faite aux fameuses garanties expresses dites *Institute Warranties* qu'on ajoute sous la forme de papillons imprimés à toutes les polices des *trampers*. Elles sont au nombre de six, les cinq premières portant sur certaines limites et époques de navigation interdites et la dernière sur une cargaison qu'on ne doit pas avoir à bord entre certaines dates ; elles portent les titres suivants :

(7) *Institute Time-Hulls ; Hulls-Excess ; Hulls-F. P. A. abs. ; Steamers-F. O. D. abs.* ; toutes, portant le n° 5, aux conditions du 1-6-36.

(8) Voy. détails dans Bosc, pp. 108 à 151 ; Smet, nos 137-141.

1. *The North America (Atlantic and Pacific) Warranty.*
2. *The Baltic Warranty.*
3. *The Artic Warranty.*
4. *The Behring Sea Warranty.*
5. *The Antarctic Warranty.*
6. *The Indian Coal Warranty.*

A toutes ces garanties⁹ correspondent des clauses qui portent, respectivement, comme titre, le nom de la garantie suivi du mot *agreement* (convention), et qui permettent à l'assuré, contre avis « obligatoirement » préalable et moyennant une prime additionnelle, de faire ce que la garantie interdit.

Ces *agreements* — dont nous rappelons l'existence, car très fréquemment employés, sans pouvoir entrer dans leurs détails — sont rédigés d'une manière extrêmement complexe et détaillée et ont ceci de caractéristique que, à la différence de toutes les autres clauses déjà étudiées, elles stipulent des primes additionnelles « fixées à l'avance » ; un tableau complet basé à la fois sur l'âge et la nationalité (anglaise ou étrangère) du navire, son tonnage brut de registres, son évaluation conventionnelle et la classe du risque, établit une échelle de taux fixes ; le montant de la prime supplémentaire n'est obtenu qu'après avoir appliqué à l'évaluation l'un des taux ainsi combinés (différent suivant l'époque de l'année) à concurrence d'un pourcentage dont le « minimum » est fixé à l'avance ; ce tableau est établi et modifié par l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres qui le considère, on ne sait pas bien pourquoi, comme confidentiel et s'oppose à toute publication portant sur sa rédaction¹⁰.

5° Pour terminer, nous devons citer une autre clause insérée, sans exception, dans toute assurance sur corps à temps. D'après l'art. 93-2° du *Stamp Act* de 1891 aucune assurance à temps ne peut être faite, sous peine de nullité, pour plus de 12 mois (*supra*, § 19, II, A). Cette disposition fiscale, faite uniquement dans le but d'assurer des réserves régulières au trésor, présentait un grave inconvénient pour l'assuré : quand, à l'expiration de la police, le navire se trouvait encore en mer ou dans un port de refuge, l'assuré risquait de rester à découvert s'il n'avait pas eu matériellement la possibilité d'effectuer une nouvelle police. C'est pourquoi les assureurs admirent l'introduction d'une clause appelée *Continuation clause*, ainsi conçue :

« Si à l'expiration de la présente police, le navire se trouvait en mer ou en détresse, ou dans un port de refuge ou d'escale, il

(9) Comp. avec celles, presque semblables, de la Police française sur corps (Conditions particulières), § 15.

(10) Voy. le plus récent et le plus parfait commentaire sur la question, Dean & King-Page, *The Institute Warranties*, Londres, 1935.

sera considéré comme couvert moyennant une prime mensuelle proportionnelle (*prorata*) jusqu'à son port de destination à condition que les assureurs soient préalablement avertis ¹¹. »

Mais cette convention était juridiquement nulle et la jurisprudence vint jusqu'à décider que toute la police à laquelle elle était attachée devait être considérée comme illégale ; les assureurs lui donnèrent néanmoins plein effet, la considérant comme un engagement d'honneur ¹².

Cela dura jusqu'au *Finance Act* de 1901 (1 Edw. 7, chap. 7), dont l'art. 11 consacre sa validité ; voy. aussi art. 25-2° du M. I. A. ; depuis lors, ladite clause fait partie de toutes les variantes de *Institute Time clauses*. L'insertion de cette clause dans une police donne lieu à la perception d'un droit de timbre quittance de 6 d., en plus du droit ordinaire payable dans les 30 jours du moment où le risque ainsi prolongé commence à courir.

Cette clause est un exemple de prime additionnelle fixée à l'avance ; dans notre cas, elle est d'un douzième de la prime annuelle ; le douzième est payable même si le nouveau risque n'a duré qu'un jour ou, en général, — comme la clause existe aussi bien dans les polices pour moins de 12 mois — pour chaque mois commencé.

6° En dehors de la procédure fiscale spéciale qui s'attache à cette dernière clause, il est bon de rappeler que dans « tous » les cas où une surprime vient à être perçue et que, — si la prime ordinaire ne dépasse pas 2 sh. 6 d. pour cent de la somme assurée — le montant de la prime ordinaire ajouté à la prime additionnelle dépasse ce taux, il y a lieu à la perception d'un droit de timbre supplémentaire conformément aux dispositions fiscales en vigueur (*supra*, § 19, II, A.).

III

Divisibilité de la prime

Sous ce titre, ou sous celui de l'*indivisibilité* de la prime, on comprend d'habitude la question de savoir si la prime continue encore à être due lorsque par la force majeure le contrat d'assurance ne peut plus produire ses effets.

A notre avis, cette manière de poser la question est, à la fois, insuffisante et malencontreuse. D'abord, ne serait-ce qu'au point de vue de la terminologie, dire que l'obligation au paiement de la prime est divisible ou indivisible, cela prête à confusion car on pourrait croire qu'il s'agit du pro-

(11) Voy. *supra*, § 19, II, A et § 32, II, D.

(12) Arnould, I, sect. 440.

blème général que présente chaque obligation où il est question d'une pluralité, soit de débiteurs, soit de créanciers, soit des uns et des autres à la fois ; or, ainsi on arrive à dénaturer l'objet en même temps que l'étendue du vrai problème ; car ce dernier ne s'arrête ni ne se limite aux cas où l'obligation totale n'a pas été « effectuée » ou à ceux, les plus courants, où il y a déjà eu exécution totale ou partielle ; il n'a pour objet que de décider, « l'opportunité » ou « l'existence » d'une obligation au paiement de la prime.

En second lieu, il est à observer que la doctrine française se complait à lui donner ce cadre restreint que forment les cas classiques de l'impossibilité d'exécution d'une obligation¹³ ; or, nous verrons, lors de l'étude du droit anglais, que cette limitation n'était nullement nécessaire (*infra*, sous-sect. IV, A).

Enfin, ce que nous reprochons à la majorité de la doctrine continentale, quel que soit le côté où l'on se range¹⁴, c'est d'avoir procédé à une analyse très peu méthodique.

Car le problème qui se pose sous ce titre n'est, en réalité, qu'un aspect de cette grande question qu'est la réduction ou ristourne de prime ; et la manière dont le conçoit la doctrine française ne porte, à vrai dire que sur une situation particulière de cet aspect. Si l'absence d'un texte exprès, ou la présence d'un texte obscur motivait une interprétation, celle-ci aurait dû être faite dans l'ordre suivant : d'abord, dégager de l'« ensemble » des dispositions législatives en vigueur, le fondement juridique à la base de la ristourne de primes et, après, appliquer les « principes » généraux ainsi obtenus aux cas particuliers dont on voulait trouver la solution. Nous ne pouvons nous empêcher de croire que ce qui a faussé, à notre avis, l'opinion des savantes autorités qui soutiennent le principe dit de la *divisibilité* de la prime, c'est le fait qu'elles ont procédé à des raisonnements qui suivaient un ordre presque inverse à celui que nous indiquons ci-dessus ; car nous verrons que, comme elles, le droit anglais fait usage de la théorie de la cause pour arriver à admettre le principe opposé.

Ces brèves observations au sujet d'une controverse trop connue pour être encore rappelée en détail n'eurent ainsi d'autre but que de faire comprendre au lecteur pourquoi

(13) Pour l'exposé complet de la doctrine et de la jurisprudence françaises, voy. Ripert, III, 2459 et notes précit.

(14) Pour l'indivisibilité : Emerigon, ch. 16, sect. 2 ; Van Eeckhout, n° 56 ; Jacobs, nos 769 et 777 ; J.-V. Cauvet, I, nos 263 et 254 ; De Valroger, IV, n° 1511 ; Lyon-Caen et Renault, VI, n° 1431 ; Danjon, IV, 1^{re} éd., n° 1417 ; Whall, n° 726 ; Audouin, notes : R. I. D. M. XXXIV, n° 1004 et Dor, 4, 320 ; Persico, n° 183.

Pour la divisibilité : Ripert, III, 2459 ; et notes sous Cass. Ch. civ., 6 juin 1923. D. 1924-1-25 et Req. 27 déc. 1926, D. 1927-1-153 ; Danjon, en partie, 2^e éd., V, n° 1683 ; Vivante, *Traité*, IV, n° 1911.

nous préférons situer la solution anglaise dans le cadre d'une étude ordonnée sur la ristourne de primes, qui nous conduira involontairement à une légère incursion sur le droit général des assurances maritimes de ce pays.

IV

La ristourne de la prime

A. — Dans le droit anglo-saxon, tous les contrats qui ne sont pas *under seal*, comportent l'existence obligatoire de cet élément de validité qu'on appelle la *considération*, mot signifiant « contre-partie », ou, dans les contrats synallagmatiques à titre onéreux, « cause »¹⁵. Or, dans l'assurance, le paiement de la prime et l'obligation d'indemniser sont, suivant que l'on se place du côté de l'assureur ou de l'assuré, la cause du contrat ; tel est, étudié sous la lumière de cette théorie moderne, le sens qu'il faut attribuer à la doctrine anglaise suivant laquelle, assurer le risque et payer la prime sont « des corrélatives dont l'exécution mutuelle constitue l'essence du contrat d'assurance », Marshall, II, 648¹⁶ ; observons, dès maintenant, qu'il y a là des paroles identiques à celles qu'employa, un siècle plus tard, un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 23 mars 1921, R. I. D. M., XXXIV, 128 ; confirmé par Civ., 6 juin 1923, D. 1924. 1. 25 et note de M. G. Ripert, pour admettre le principe dit de la *divisibilité*.

En ce qui concerne tout spécialement les contrats synallagmatiques à titre onéreux, il est à observer que ce pays est arrivé à une notion *complète* et *absolue* de la cause ; toutes les fois qu'il n'y a pas de cause, ou qu'il n'y a plus de cause, il n'y a pas d'obligation, ou il n'y a plus d'exécution possible de l'obligation, à moins que le manque ou la disparition de la cause provienne de la *fraude* d'une des parties contractantes. La faute, la négligence, le bon plaisir, la force majeure, etc., sont des *motifs* qui ont amené l'inexécution d'une obligation et se rattachent à un autre ordre d'idées, à savoir : l'opportunité et le criterium pour établir ou excuser le *breach of contract*, qui comporte, en principe, l'allocation de dommages-intérêts. Suivant cette manière très large et apparemment simpliste dont on envisage la théorie de la cause, on aboutit à un principe commun à tous les contrats comportant le paiement d'une somme d'argent, qu'on exprime comme suit : « une somme reçue pour une cause

(15) Halsbury's, *Laws of England*, VII, n° 195 et s.

(16) Comp. dans le même sens, Ripert, III, 2459 ; même auteur note précitée et note sous Req. 27 déc. 1926, D. 1927-1-153.

qui vient à manquer pour quelque motif, hors fraude de la part de celui qui l'a payée, devient de l'argent gardé pour le compte de celui qui l'a payé », Arnould, II, sec. 1247. C'est ce qui a permis à Lord Mansfield, le plus grand juriste que connut l'Angleterre, de poser, dès le XVIII^e siècle, la première règle applicable à la question qui nous préoccupe : « Là où le risque n'a pas commencé à courir, que cela soit dû à la faute, au bon plaisir, ou à la volonté de l'assuré, ou à toute autre cause, la prime doit être remboursée parce qu'une police d'assurance est un contrat d'indemnité ; l'assureur reçoit une prime pour assurer le risque d'indemniser l'assuré, et, quel qu'en soit le motif, si en fait, il ne court pas de risque, la cause pour laquelle on lui donna la prime disparaît et par conséquent, il doit la rembourser ». Tyrie v. Fletcher (1777), Cowp. 666 ; cf. aujourd'hui l'art. 84 de M. I. A.

Cette première règle solutionne le premier aspect du problème, celui où le risque n'a pas commencé ou n'a pas existé. Par « toute autre cause », il faut comprendre l'impossibilité d'exécution (force majeure, fait du prince), la nullité *ab initio* de la police, ainsi que le fait, la faute ou la fraude de l'assureur. Là-dessus, à une exception près, la différence entre le droit français et le droit anglais ne porte pas sur le principe, mais seulement sur la forme de la sanction ; suivant une politique législative basée sur un usage, en France, il y a lieu à une ristourne de laquelle on déduit une indemnité forfaitaire de 1/2 pour cent (art. 349 C. com.) tandis qu'en Angleterre, le même usage ayant disparu¹⁷, la ristourne est complète mais le droit à des dommages-intérêts pour *breach of contract* reste toujours ouvert ; la seule exception est le fait constitutif de fraude « de la part de l'assuré » qui empêche toute ristourne ; une réticence (*concealment*) et une fausse déclaration (*misrepresentation*), qui annulent la police, donnent lieu, en Angleterre, à une ristourne seulement là où elles ne sont pas entachées de fraude, tandis qu'en France (art. 348 C. com.), il semble que cela ait lieu en tous cas (en matière d'assurances terrestres) Cass. civ., 22 nov. 1921, *Gaz. du Pal.*, 1922. 1. 36 (Voy. aussi *infra*, sous-sect. IV).

Il y a d'ailleurs, croyons-nous, une disposition expresse de la loi française qui constitue un exemple frappant de la similitude des principes à la base des deux législations car, bien que cela paraisse surprenant, elle consacre la règle d'après laquelle une absence de cause suffit pour modifier une ristourne, « sans qu'il soit besoin de savoir à qui l'attribuer » ; nous voulons parler de l'art. 356 C. com. qui sti-

(17) Arnould, II, sect. 1267 ; Stevens, 206 ; en quoi les explications de Govar¹², p. 60, sont complètement erronées ; il y a pourtant des cas exceptionnels de retenue d'un pourcentage agréé. Dover, p. 204.

pule pour l'assurance « à l'aller et retour », une ristourne pour défaut complet ou partiel du chargement de retour, Desjardins, VII, n° 1458 bis ; Danjon, V, n° 1688 ; Comp. dans le même sens, Italie, art. 614 C. com. et Persico, n° 184 ; bien que cet article ne s'applique pas, l'on ne sait pas bien pourquoi, qu'à l'assurance sur facultés¹⁸ et que, sans que cela ait quelque importance, l'assureur y retient une partie de la ristourne à titre d'indemnité forfaitaire. Nous verrons un peu plus loin (sous-section B.) pourquoi il est permis de citer cet article avec l'étude de la règle applicable aux cas où le risque n'a pas commencé, malgré le fait qu'il constitue un exemple où, dans une certaine manière de parler, le risque a commencé. C'est en faveur de cette solution qu'il faut citer l'argument, que l'on emploie à tort pour justifier la divisibilité de la prime dans le second aspect du problème : là où le risque a commencé à jouer (Voy. Ripert, *op. cit.* et note sous Civ., 6 juin 1923, précité), à savoir que « la prime n'est pas un forfait ». Car, en effet, il est inexact et rien ne permet de présumer que dans le calcul de la prime, l'assureur a fait entrer en ligne de compte le bénéfice résultant pour lui de l'acquisition éventuelle de la prime intégrale au cas où il n'y aura pas de risques. Puisqu'on en est à faire des suppositions, n'est-il pas au contraire, bien plus conforme à la réalité et à l'intention des parties de présumer que l'assuré a soumis l'obligation de s'assurer et de payer la prime à une condition presque purement potestative ? Que bien que cela choque quelque peu l'esprit juridique de ceux qui construisent la réalité d'après une règle préconçue, l'assuré ait convenu avec l'assureur de ne payer la prime que là où le premier aurait, à la fois : besoin d'une mise en risque, effectué ce besoin, et au cas de prise réelle par l'assureur de ces risques à sa charge ? Que, sans préjudice aux dommages-intérêts dont l'assuré en faute pourrait être tenu, ce qui arrive normalement dans l'assurance par abonnement, serait aussi possible dans l'assurance particulière ? Bien que rien ne permette de l'affirmer avec certitude, cette manière d'envisager les obligations réciproques des parties contractantes paraît expliquer le mieux l'application « absolue » de la règle de Lord Mansfield dans tous les cas où le risque n'a pas commencé à courir.

B. — L'autre aspect du problème, celui où l'assurance a déjà commencé à produire « régulièrement » ses effets, est régi par une deuxième règle, également due à Lord Mans-

(18) En Angleterre, le même cas (*round voyage at entire premium*) ne donne, en principe, lieu à aucune ristourne (voir *infra*, même sous-section E) ; mais les exceptions de fait ne comportent aucune distinction quant à l'objet de l'assurance, Arnould, II, sect. 1251 ; ce qui est conforme à l'opinion de Emerigon, ch. III, sec. 2, § 4 ; et à une partie de la doctrine moderne, Wahl, n° 726 in fine ; Smet, n° 107.

field, qu'il serait bon de lire avec la plus grande attention : « Une fois le risque *entier* commencé, il n'y a plus d'apportionnement ou ristourne de prime ; car si la prime est estimée, et le risque dépend de la nature et de la longueur du voyage, pourtant, s'il a commencé, que cela soit pour 24 heures ou moins, le risque a joué ; le contrat est fait pour un risque entier et (ainsi) il n'y aura lieu à aucune ristourne partielle de la contre-prestation ». Tyrie v. Fletcher précit. Cette règle, confirmée par l'art. 84-3° (a) du M. I. A., consacre donc le principe dit de « l'indivisibilité de la prime ».

Mais, s'il en est ainsi, n'y a-t-il pas une contradiction résultant du fait même de l'*existence simultanée* dudit principe et de la première règle de Lord Mansfield ? Car, en effet, ne base-t-on pas la prétendue « divisibilité » de la prime justement sur la théorie de la cause¹⁹ ? En réalité, les deux règles ne sont nullement en opposition, et cela pour deux raisons.

La première est que leur champ d'application est complètement différent : une règle s'applique là où le risque n'a pas encore commencé à courir, l'autre règle, la deuxième, au cas contraire. Cette manière de partager leur domaine d'application doit, d'ailleurs, être précisée, car elle prête facilement à confusion. Supposons un navire assuré, soit à partir de telle date, soit « à et depuis » tel endroit. Ne peut-on pas dire que dès la réalisation de ces conditions le risque commencera à courir et que, sous l'empire de la deuxième règle, il n'y aura plus de ristourne ? En vérité, cela n'est pas toujours exact car il se peut qu'on constate, quel que soit le moment où on le fasse, que bien qu'il y a une police, il n'y eut point d'assurance ; soit parce que le contrat était nul, dès sa formation, pour illégalité, vice de forme, défaut d'un élément de validité, etc., soit dans le sens que, ultérieurement, la violation d'une garantie ait été découverte et qu'elle ait pu motiver la nullité *ab initio* de l'assurance. En pareilles hypothèses, on se trouve en réalité sous l'empire de la première règle : ristourne pour absence de cause, car l'assureur n'assumait aucun risque par rapport à l'intérêt assurable, bien que, dans une certaine manière de parler, pour ce dernier intérêt il y eut un commencement et une mise en risque. La même règle s'applique là où un risque a joué, mais, en fait, il n'a jamais été *entièrement* assumé par l'assureur ; situation un peu spéciale que nous étudierons plus loin (*infra*, même sous-section, E). C'est pourquoi il est plus exact de dire que la deuxième règle enlève à l'application de la première seulement les cas où un assureur a, en fait, assumé le risque d'une manière *régulière*.

(19) Ripert, *op. loc. cit.*

lière et entière ; précision qui sera pleinement comprise avec l'exposé du sens dudit dernier terme (*infra*, D.).

La deuxième raison d'admettre l'existence simultanée des règles précitées est, qu'en réalité, le principe dit de « l'indivisibilité » de la prime n'est, lui-même, qu'une autre conséquence de l'application de la cause dans les contrats synallagmatiques.

C. — En effet, sur quoi base-t-on l'impossibilité de ristourne toutes les fois où le risque qu'assumait l'assureur a commencé réellement à courir ?

Bien que cette question n'ait fait l'objet que de très brefs commentaires — probablement parce qu'elle paraissait bien naturelle aux yeux de la doctrine anglaise — on peut relever quelques observations dispersées se ramenant toutes à la même explication : « Le degré du risque ne peut pas être calculé en fonction de la durée ; il peut être aussi grand pendant un jour que pendant un mois, Arnould, II, sect. 1257 ; en quoi cet auteur ne faisait qu'exprimer la pensée de Lord Mansfield et, en même temps, répéter les fameuses paroles d'Emerigon : « Il serait difficile de trouver sur ce point une proportion géométrique : le navire peut courir plus de danger dans un moment que pendant la plus longue navigation », dont l'influence en Angleterre, nous l'avons déjà fait observer, égale ou même dépasse celle exercée sur la doctrine française ²⁰.

Il est impossible, à notre avis, de pouvoir contester la vérité que cache cette simple observation technique. Au point de vue strictement juridique, ce qu'on oublie le plus souvent, c'est cet autre raisonnement, non moins simple, d'après lequel le fait que pendant un moment, là où le risque avait commencé à courir, l'assureur a été éventuellement débiteur de tout ce qu'il avait promis, lui permet, par contre, d'être créancier de tout ce qu'il avait stipulé, Audouin, *op. cit.*, p. 323 ; ce qui équivaut à dire — et nous ne faisons qu'employer l'argument dont se sert M. Ripert pour expliquer la validité absolue des *clauses d'indivisibilité* (t. II, 2460 *in fine*) que le prétendu enrichissement de l'assureur n'est pas sans cause.

L'assureur est libre d'imposer la prime et les conditions du paiement à sa guise, et l'assuré, abstraction faite de l'épineuse question de l'infériorité de sa situation économique, est libre de les refuser ou accepter. En l'absence de stipulations expresses portant sur ces conditions et manque de tout autre élément servant à leur interprétation, il faut faire appel à l'équité. Or, tout porte à croire que dans une matière si

(20) Parmi les autres renvois à cet auteur, une note du traité de Arnould, dit : Pour toute autre position de la présente question, Voy. la grande œuvre d'Emerigon, chap. XVI, *La Ristourne*, t. II, sect. 1257, note (f).

universelle que l'assurance, où, par delà des frontières les mêmes besoins créent les mêmes lois, les notions d'équité de différents pays représentent le même degré de civilisation juridique, ne peuvent pas différer sensiblement. Alors ne serait-ce que par raisonnement empirique, le fait que la loi anglaise et toutes les principales législations mondiales²¹ présument l'indivisibilité, suffirait à repousser²² la nouvelle tentance de la jurisprudence française qui, après maintes hésitations, se prononce pour la thèse contraire. D'ailleurs, en nous cantonnant sur le terrain strictement juridique, — où la loi de la majorité des décisions et de la doctrine ne constitue plus qu'un argument dénué de toute valeur — nous croyons pouvoir affirmer que le droit français consacre aussi l'indivisibilité de la prime d'une manière extrêmement claire dans l'article 364 C. com.²³ ; et que, donc, la nouvelle interprétation de l'article 351 C. com. faite par le fameux arrêt de la Cour de cassation du 6 juin 1923 (D. 1924, 1, 25 et note de M. Ripert) est mal fondée, pour des motifs qu'il nous semble inutile de répéter devant la brillante argumentation de M. Audouin, en note sous le même arrêt (Dor, 4, 320, à la p. 323 et 324) ; exposé auquel nous souscrivons entièrement, sous réserve de quelques modifications et nouveaux arguments résultant de nos précédentes explications, ainsi que de celles qui, par la suite, seront consacrées uniquement aux cas de ristourne légale en droit anglais.

Il est incontestable que le *principe* de l'indivisibilité de la prime est absolument nécessaire à la sécurité du commerce d'assurances. La meilleure preuve est qu'en France, avant et, surtout, depuis qu'on a admis le principe contraire, on a vu l'introduction de nombreuses *clauses* d'indivisibilité de la prime dont la validité ne saurait faire l'objet d'aucun doute²⁴. C'est pourquoi dans l'affirmation d'après laquelle, si de telles clauses « deviennent de style, c'est que la règle légale répond mal à la situation des parties » (Ripert, III, 2460), il faudrait remplacer les mots « règle légale » par « interprétation jurisprudentielle » pour exprimer la vérité en même temps que suggérer le chemin le plus facile pour sortir de cette situation artificielle où le droit et la pratique s'opposent manifestement au lieu de se ressembler et de se compléter mutuellement.

D. — L'article 84 du M. I. A., dont la longueur inusuelle

(21) Voy. Audouin, *op. loc. cit.*

(22) *Contra* : Ripert, Observations sous Cour d'appel de Paris, 23 mars 1921, *Circulaire* n° 1161 du Comité Central des Armateurs de France.

(23) Dont l'interprétation aboutit à des solutions identiques à celles appliquées par la jurisprudence anglaise en pareilles situations. Voy. *supra*, § 34, I.

(24) Ripert, III, 2460, et note sous Req., 27 déc. 1926, D. P. 1927-1-153 ; Danjon, v. n° 1684.

semble souligner son importance, consacre la première règle de Lord Mansfield, dans les termes suivants :

« 1) Lorsque la cause du paiement de la prime vient à manquer d'une façon complète, et lorsqu'il n'y a eu de la part de l'assuré ou de ses agents ni fraude ni illégalité, la prime est en conséquence, ristournable à l'assuré. »

Mais le deuxième alinéa du même article ajoute aussitôt :

« 2) Lorsque la cause du paiement de la prime est divisible, et lorsqu'il y a un manque complet de quelque partie divisible de la cause, une partie proportionnelle de la prime est, dans les mêmes conditions, ristournable à l'assuré. »

D'un autre côté, il est temps de faire remarquer que la deuxième règle de Lord Mansfield (le principe de l'indivisibilité) a été confirmée par le troisième alinéa du même article, dans des termes qui, au premier abord, ne semblent pas dénués de toute complication :

« 3) ...; mais si le risque n'est pas divisible, et s'il a commencé à courir, la prime n'est pas ristournable. »

L'interprétation de ces deux derniers alinéas et l'exposé de la manière dont ils se concilient avec ce qui a été dit plus haut, mérite qu'on s'arrête un instant. Au lecteur attentif, il est apparu, à ce propos, que toutes les fois où, dans les précédentes explications, nous faisons mention du principe de l'indivisibilité de la prime, nous avons précisé qu'il s'applique là où le risque avait *intégralement* commencé à courir ; n'avons-nous d'ailleurs pas insisté sur la force sous laquelle Lord Mansfield exposait la règle applicable en la matière et qui, rappelons-le, commençait par ces mots : « Une fois le risque *entier* commencé... ? ».

En effet, — et c'est là la vraie clef du problème, — s'il y a quelque chose qui varie et qui est, à la fois, susceptible d'être divisé, c'est le risque ! Mais s'il est évident que, de ce dernier, *l'intensité* varie avec la longueur du voyage ou la durée de l'assurance, et que la prime est calculée, bien qu'en partie seulement, sur la base de ces variations, la divisibilité de l'intensité est impossible à fixer. Il n'en est plus ainsi de la *proportion* apparente et objective du risque, élément commun à toute assurance. Sous ce terme très hybride, il faut entendre, d'après les circonstances, soit le voyage, soit la durée, soit la valeur et le montant de l'intérêt assurable. Or, dans une division technique, on peut observer que toutes ces trois données peuvent apparaître à l'état *simple* et, manque d'autres mots, à l'état *composé*. Dans un voyage par exemple,

à l'état simple, rien ne permet de diviser la longueur du voyage même s'il avait plusieurs étapes ; car cet état relève de l'intensité et, bien que celle-ci varie, la variation n'est susceptible d'aucune division, ne serait-elle qu'approximative, ni par l'assureur ni par le juge qui prétendrait le faire ; c'est pour ce genre de risque que la prime est unique, indivisible et variable. Mais quand il s'agit d'un voyage *composé*, dont le voyage à prime liée pour l'aller et le retour constitue l'exemple le plus classique, ne peut-on pas supposer qu'il y a, dans l'intention des parties, deux voyages ? Or, dans une police pour les saisons d'été et d'hiver, deux assurances à temps ? Le montant de l'intérêt assurable ou de la valeur en risque relèvent de la *proportion* du risque ; « il est évident, dit Arnould, que sur deux quantités de marchandises de différentes valeurs, exposées aux mêmes périls, le degré du risque soit différent », t. II, sect. 1257 ; quand, par exemple, on a perçu telle prime sur 100 balles de coton évaluées à £ 1.000, et qu'on n'en charge que 50 balles à £ 10 chacune, ou 100 balles à £ 5 chacune, la valeur réelle en risque est de moitié, et la prime sera, en conséquence, réduite dans la même proportion. Il en est de même, si par exemple, un assuré est sur-assuré par une police non-évaluée. Nous verrons d'ailleurs que ces hypothèses où l'objet assuré n'est mis que partiellement en risque — cas dits de *short interest* (intérêt incomplet) — sont aujourd'hui expressément prévues par l'article 84-3° (b) et respectivement, 84-3° (c) (Voy. *infra*, même §, V.).

Tel est, en quelques mots, ce qu'il nous plairait d'appeler — par interprétation du droit et suggestion de terminologie anglais — le principe de la *divisibilité du risque*.

D'après ce principe, quand un risque est divisible, il faut considérer qu'il y a plusieurs risques, et qu'à chaque risque pondante est acquise intégralement, tandis que pour celui d'entre les risques qui a commencé à courir la prime correspondante est acquise intégralement, tandis que pour celui qui n'a pas commencé à jouer, la prime est ristournable. Ainsi se complètent et s'expliquent pleinement les deux règles de Lord Mansfield : a) là où il n'y a pas de risque, il n'y a pas de prime, et b) là où un risque entier a commencé, il n'y a pas de ristourné. Maintenant, on peut, de plus, observer l'harmonie et l'élégance du système qui a une base unique, la cause, à laquelle se ramène, de l'une en l'autre, et en ordre inverse, le susdit principe, la deuxième et la première règle régissant la ristourne de la prime.

Il nous semble superflu d'argumener sur la réalité d'une différence entre le principe de la *divisibilité de la prime* et celui de la *divisibilité du risque*, dont l'existence en droit anglais, ne peut être contestée ; et bien que le résultat soit

apparemment le même, sur l'opportunité d'adopter le dernier, qui présente les avantages d'être : juridiquement correct, équitable et pratique. La seule chose qui mérite d'être révélée, est la difficulté matérielle que présentent les questions de savoir comment un risque peut être considéré comme divisible et quel est le montant de la ristourne quand, par hypothèse, le contrat ne stipule rien de précis à ce propos.

E. — De l'étude de la jurisprudence anglaise en la matière se dégagent deux observations. La première permet de dire que lesdites difficultés constituent de simples questions de fait à la libre appréciation du juge, mais que ce dernier, pour ne pas tomber dans l'erreur, se gardera de se prononcer, à moins qu'un usage ou la possibilité d'une interprétation objective ne lui permettent de le faire.

A l'occasion d'une décision prononcée en faveur de l'assuré. Lord Mansfield, qui posa la base de toute la jurisprudence de la divisibilité du risque, remarqua le côté délicat de son système dans les termes suivants : « Dans mon opinion, les risques devaient être divisés. Je sais qu'il y a de grandes difficultés relatives à la manière de l'appportionnement, et que pour cela les Cours ont toujours penché contre ce système. Mais quand le jury trouve qu'il y a un usage exprès, la difficulté est éloignée », Long. v. Allen (1785), 4 Doug. 276. Dans la première espèce connue se rapportant à la question, Stevenson v. Snow (1761), 3 Burr. 1237 ; 1 W. Bl. 318, il s'agissait d'un navire assuré « à et depuis Londres à Halifax, garantie de départ avec convoi de Portsmouth pour le voyage ». Avant que le navire, parti de Londres, ait atteint Portsmouth, le convoi était parti ; les assureurs furent immédiatement avisés de ce départ, et l'assuré demanda, soit de prolonger l'assurance, soit le remboursement de la partie de la prime correspondant au voyage de Portsmouth à Halifax ; sur le refus des assureurs, la présente action avait pour but ledit remboursement. La Cour du Banc du Roi décida qu'il y avait un usage d'après lequel les assureurs consentaient une ristourne et, bien que, dans l'espèce, on n'apportât pas la preuve de son montant, fit droit à la demande. Lord Mansfield, se rapportant à cette affaire, en deux autres occasions, dit que la décision dépendait « du fait qu'il y avait une contingence (*contingency*) spécifiée dans la police, dont le non-accomplissement avait pour effet d'arrêter l'assurance », Bermon v. Woodbridge (1781), 2. Dougl. 789 ; cette stipulation permettait, à son avis, une interprétation objective de la volonté des parties qui ne pouvait être que de faire deux assurances, l'une jusqu'à Portsmouth, et l'autre de ce dernier endroit à Halifax ; « c'était comme si les parties avaient dit, continua-t-il, nous faisons un contrat pour un

voyage Londres-Halifax ; mais dans une certaine contingence il sera seulement celui jusqu'à Portsmouth. L'éventualité ne s'étant pas réalisée, le contrat était en fait réduit à un voyage jusqu'à Portsmouth. Toute la question tournait autour de cette distinction et tous les juges... considérèrent que le voyage était, en fait, composé de deux voyages », *Tyrie v. Fletcher* (1777), 2 Cowp. 669. Une nombreuse jurisprudence confirma cette possibilité de la division du risque, le plus souvent sur la base d'un usage d'après lequel pour le voyage à certains endroits avec une garantie de départ en convoi, ou de départ avant une certaine date, une ristourne était accordée au cas où on ne pouvait pas accomplir les conditions de cette garantie ; le montant de la ristourne était, par exemple, la prime entière moins une déduction d'un demi pour cent, mais cette déduction n'était « jamais » une sorte de dédommagement mais une véritable prime représentant les risques de séjour au port (*at*), d'où le navire aurait dû partir ; il y a, bien entendu, des décisions contraires, mais non contradictoires, puisque toutes dépendaient d'une interprétation de fait, *Arnould*, II, sect. 1252 ; *Marshall*, II, 666 et s. ; *Park*, 790 et s.

Dans les assurances au voyage : *at and from* (à et depuis) (voy. *supra*, § 30), la possibilité d'interpréter la volonté des parties et de décider que le risque est divisible, doit être accompagné d'un usage montrant à la fois l'existence et le montant d'une ristourne, car, « en principe », le risque « *at* » ne peut être exactement divisé, *Lord Mansfield*, dans *Gale v. Machell* (1785), cité par *Marshall*, II, 667. C'est pourquoi, dans de telles polices, dès qu'il y a le moindre doute, et que par suite le risque est entier, il n'y a pas de ristourne de prime même si le navire a sombré dans le port en attendant le chargement, *Moses v. Pratt* (1814), 4 Camp. 296. Pareillement, il n'y a pas de ristourne dans le cas où un navire assuré « à et depuis » un port s'est perdu en route mais — bien que l'assureur n'était pas responsable de cette perte puisque le navire a commencé le voyage dans un état d'innavigabilité (*unseaworthiness*) cf. art. 39-1° M. I. A. — que pendant son séjour dans le port il était dans un état de navigabilité (*seaworthiness*) suffisante pour que le risque ait commencé à courir en entier. *Annen v. Woodmann* (1810), 3 Taunt. 299. Le fait que la police stipule une somme globale comme prime est un critérium important, mais non unique ou décisif, pour empêcher la ristourne ; car l'indivisibilité du risque et l'acquisition intégrale se présument dans tous les cas ; et le contraire n'est admis que là où, en fait, on peut prouver un usage contraire et l'intention des parties, interprétée comme plus haut, de diviser le risque par une contingence. C'est au manque de cette « preuve » qu'il faut attri-

buer les décisions où on refusa une ristourne en cas d'assurance à prime liée pour l'aller et le retour, quand d'après les « principes » du droit anglais, rien n'empêche que la ristourne soit accordée là où il n'y eut point de retour, qu'il s'agisse d'une police sur corps ou sur facultés, et quel que soit le motif du non accomplissement du retour, Arnould, II, sect. 1251. (Voy. pour chargement de retour incomplet, *infra*, IV). Pour le même motif, on décida que, dans l'assurance à temps, l'indication d'un pourcentage mensuel à côté d'une prime globale n'était pas, par elle-même, suffisante pour considérer que l'assurance était faite au mois, Lorraine v. Thomlinson (1871), 2 Dougl. 585 ; Marshall 675 ; cf. aussi à Tyrie v. Fletcher précit. En conséquence, et faute de tout autre indice permettant de considérer le risque comme divisible, on a pu juger que : il n'y avait lieu à aucune réduction de prime dans une assurance pour 12 mois par une police contenant la clause *Free of capture and seizure*, lorsque le navire, couvert à partir du 11 septembre 1904, avait été saisi le 27 février 1905 par les Japonais, au cours de la guerre russo-japonaise, et déclaré de bonne prise. Pyman v. Marten (1906), 22 Times L. R. 834 ; Lloyd's Shipp. Gaz., N° du 16 août 1906 ; en appel (1907), 13 Com. Cass. 64, C. A. ; comp. dans le même sens Com. Seine, 14 juin 1918 (*Yser*), R. I. D. M., XXXI, 100 ; et en appel, Paris, 21 juin 1922, R. I. D. M. XXXIV, 1002 et note de M. Audouin.

Telle est, en résumé, la manière dont on applique le principe de la « divisibilité du risque » en Angleterre, aussi bien qu'aux Etats-Unis, Phillips, II, § 1834 ; Parsons, I, 496. Il est vrai que ce système se heurte à de nombreuses difficultés quant à son application. Mais n'en est-il pas de même, à un degré bien plus intense, de celui de la *divisibilité de la prime* ? En échange, le premier a cet avantage de donner un caractère de souplesse à cet aspect de la question de ristourne des primes et d'aboutir à des résultats qui sont, à la fois, dénués de tout arbitraire et parfaitement juridiques.

Le fait que presque toute la jurisprudence en la matière — et c'est là une dernière remarque — est de très ancienne date, s'explique par l'introduction de plus en plus fréquente, non pas de clauses d'indivisibilité, puisque l'indivisibilité de la prime a toujours été légalement présumée, mais de clauses de ristourne de prime. Le double motif de leur introduction est une politique commerciale traditionnelle et le souci de manifester clairement la volonté des assureurs ; grâce à leur emploi unanime on peut aujourd'hui soutenir, par raisonnement *a contrario*, que là où ces clauses manqueraient, la seule interprétation correcte de l'intention des parties contractantes est de traiter la prime comme intégralement acquise.

C'est à ces clauses que nous consacrerons quelques explications (*infra*, VI) non sans avoir, auparavant, complété l'étude de la ristourne légale ; pour cela nous adopterons, exceptionnellement, l'ordre des dispositions légales en vigueur que nous commenterons et rapprocherons des explications précédentes, mais d'une manière qui constituera une simple énumération plutôt qu'un exposé, car il en existe déjà un assez détaillé dans l'excellent ouvrage de M. Bosc, *op. cit.*, pp. 238 à 246.

V

Les cas de ristourne légale

Toutes les dispositions en vigueur sur ce sujet font l'objet de l'article 84 du M. I. A.²⁵. Après les deux premiers alinéas, déjà étudiés (*supra*, IV), suit le dernier, extrêmement détaillé, que nous prendrons dans l'ordre de sa rédaction :

« 3° En particulier :

a) Lorsque la police est nulle ou est annulée par l'assureur avant le commencement du risque, la prime est ristournable à la condition qu'il n'y ait pas eu de la part de l'assuré fraude ou illégalité ; mais si le risque n'est pas divisible, et s'il a commencé à courir, la prime n'est pas ristournable. »

L'interprétation de la partie finale de cette disposition tient à ce que nous appelons le principe de la *divisibilité du risque* et de la deuxième règle de Lord Mansfield, déjà exposés (*supra*, IV). La première partie constitue un exemple (« *en particulier* ») d'un cas classique d'application de la première règle de Lord Mansfield, que le premier alinéa du même article avait déjà exposé en termes généraux. En l'absence de nos explications précédentes, il est impossible de comprendre ce texte, dont la rédaction laisse à désirer. Il en est surtout ainsi de l'expression « avant le commencement du risque » qui, sans la deuxième partie du même alinéa, ne signifie rien, mais prête au contraire à confusion. On pourrait en effet croire qu'elle indique, par exemple, l'unique moment où il faut se placer, soit pour « regarder » si la police est nulle, soit pour que l'assureur puisse l'annuler ; or, en réalité, elle n'est qu'une allusion à la deuxième règle de Lord Mansfield : si l'objet assuré s'est trouvé réellement en risque il n'y a plus de remboursement de prime. La ristourne prévue par cette disposition est basée sur le manque de cause (*failure of consideration*) et le texte met indirectement en relief le prin-

(25) Observer aussi les dispositions inutiles des art. 82 et 83 de la même loi, Smet, n° 145.

cipe que le motif de la disparition de la cause n'a aucune importance.

Il y a donc lieu à une ristourne quand la police est nulle *ab initio* pour tout motif autre que la fraude ou illégalité de la part de l'assuré ; il importe peu que l'objet assuré s'est trouvé en risque ou non ; car l'assureur n'a jamais assumé ce risque. Il y a aussi ristourne quand l'assureur a résilié la police de son propre gré, soit avant, soit après le commencement du risque du moment que, dans le dernier cas, il n'y eut point de « sinistre » couvert. L'assuré a encore droit au remboursement de la prime quand l'assureur a annulé la police à cause du fait non frauduleux du premier, si ce fait a pris place avant le commencement du risque ; tel est le cas de la violation d'une garantie (*breach of warranty*) portant sur la date du départ ou sur les conditions dans lesquelles commencera un voyage (neutralité, départ en convoi), ou de celui où le navire n'est pas navigable²⁶. Car dans ces dernières hypothèses, l'assurance n'a jamais produit ses effets. C'est pourquoi là où, au contraire, l'assurance a commencé à produire ses effets et que l'assureur ait demandé la nullité, il gardera, malgré cela, la prime. Il n'existe que deux hypothèses pareilles : quand il y a eu une violation de garantie portant sur une promesse à exécuter après le commencement d'un risque indivisible (*supra*, IV, D. et E.) et en cas de déviation, puisque celle-ci n'annule pas la police *ab initio* (*supra*, § 34, I).

La fraude et l'illégalité de la part de l'assuré enlèvent le droit à une ristourne. La première semble, donc, produire le même effet aussi bien à la conclusion du contrat que pendant la durée de l'assurance. Une exception est pourtant possible en cas d'application du principe de la *divisibilité du risque* (*supra*, IV, D.). Ainsi, il a été jugé que dans une assurance qui comportait expressément deux risques distincts, à deux primes différentes, le fait que le deuxième risque n'avait jamais commencé, donnait droit, pour l'assuré, à une ristourne correspondante, bien que le motif de l'absence du deuxième risque ait été l'acte frauduleux de l'assuré qui avait intentionnellement fait couler le navire pendant le premier risque (Etats-Unis), *Waters v. Allen* (1843), 5 Hill, N. Y. 421.

Quand l'assuré a effectué une assurance qui est illégale il n'a droit à aucune ristourne même si l'assureur savait, en l'acceptant, qu'elle était illégale. Mais si l'assureur n'a pas encore reçu la prime, l'assuré n'est pas obligé à son paiement²⁷. Car le principe applicable en la matière est : *in pari*

(26) Marshall, II, 663 ; Arnould, II, sect. 1256 et note (f) ; Phillips, II, § 1844.

(27) Voy. argumentation de Lord Ellenborough, *Jenkins v. Power* (1817), 6 M. & S. 289 ; Arnould, II, sect. 740.

delicto potior est conditio possidentis. La seule exception, où, après l'avoir payée, l'assuré a encore droit au remboursement de la prime, est l'ignorance du « fait » de l'illégalité ; tel est le cas d'une assurance passée par un mandataire pour le compte d'un étranger après que le gouvernement de ce dernier ait déclaré la guerre à l'Angleterre, mais avant que le premier ait eu quelque possibilité de le savoir²⁸. Avant la loi de 1906, la jurisprudence anglaise connaissait encore une exception qui dérivait d'une distinction entre les contrats « exécutés » (*executed*) et « exécutoires » (*executory*), distinction qui n'avait, d'ailleurs, rien de particulier au contrat d'assurance ; sous les premiers contrats aucune ristourne n'était possible, à moins qu'on puisse prouver l'ignorance du fait de l'illégalité ; sous les deuxièmes, l'assuré avait droit au remboursement de la prime. Mais l'application de cette distinction au contrat d'assurance se compliquait par une formalité de procédure et par la difficulté de savoir le moment où celui-ci cessait d'être exécutoire pour devenir exécuté. Voy. à ce sujet, Maclachlan, *op. cit.*, 6^e édit., p. 1105 ; Arnould, II, sect. 1254 et s. ; Bosc, pp. 243-244. Le M. I. A. ne fait aucune allusion à ladite distinction et, en l'absence de toute jurisprudence, rien ne permet de savoir si elle a été implicitement maintenue ou abrogée²⁹.

Dans tous les cas suscités l'illégalité existe du fait que l'assurance porte sur un commerce prohibé par les lois de guerre anglaises, les lois et règlements fiscaux, sanitaires, ou de la navigation anglais, et applicables en Angleterre en vertu d'un traité dûment ratifié³⁰. Il en est de même si l'assurance est faite à l'encontre des dispositions du *Gambling Policies Act* (9 Edw. 7, ch. 12) de 1909, notamment de son art. 1-1^o (b)³¹. Les cas d'assurances faites par manière de jeu ou de pari en contravention de l'article 4 du M. I. A., comportent une distinction qui sera plus avantageusement exposée lors de l'étude de la section (c) du troisième alinéa de l'article 84.

« b) Lorsque l'objet assuré ou une partie de cet objet n'a pas été mis en risque, la prime, ou, selon le cas, une partie de la prime est en conséquence ristournable. Pourtant si l'objet a été assuré : perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et s'il est arrivé en sûreté au moment où le contrat a été conclu, la prime n'est pas ristournable

(28) Arnould, II, sect. 740 et 1255 ; Comp. dans le même sens C. G. A. allemandes de 1919, § 3-1^o.

(29) Telle est l'opinion de MM. M. Hart et Simey, dans Arnould, II, sect. 1255 et non pas, comme le prétend M. Smet, *op. cit.* n^o 145, que la loi ait renoncé à la distinction.

(30) Car l'assurance, faite en Angleterre, en contravention d'une pareille loi étrangère est valable ; pour tous les détails sur le sujet et la différence entre le droit français et anglais, Voy. Arnould, II, ch. V, *L'illégalité du risque*, sect. 734 à 774.

(31) Les polices par manière de pari (*Wagering*) étaient déclarées illégales par une loi de 1746 (19 Géo, 2, ch. 37). Mais cette loi a été abrogée par le M. I. A. (Annexe II) qui les considère seulement comme nulles (art. 4).

sauf si, à ce moment-là, l'assureur a eu connaissance de l'heureuse arrivée. »

La première partie de cette section prévoit une ristourne pour ce qu'on appelle, en pratique, un *short interest* (intérêt incomplet) ; tel est le cas d'une police, évaluée ou ouverte, couvrant une cargaison qui ne s'est jamais trouvée entièrement à bord ; ou celui d'un chargement incomplet dans une assurance du fret faite par une police qui stipule seulement, par exemple : « £ 1.000 sur le fret » ; car cette expression signifie le montant du fret sur le chargement complet ; il en est de même pour l'assurance des profits ou commissions, sur telle quantité de marchandise quand il n'y eut, en fait, qu'une partie de cette dernière en risque, Arnould, II, sect. 1259. Tous ces cas constituent les exemples les plus simples et parfaits d'application de la première règle de Lord Mansfield (*supra*, IV, A).

La deuxième partie du texte s'occupe de l'assurance sur « bonnes ou mauvaises nouvelles », dite *lost or not lost* — clause qui fait partie de la police Lloyd's ainsi que de toutes les polices anglaises (*supra*, § 25) — et, en conformité avec les autres dispositions du M. I. A. (art. 6-1° et Règle 1° de l'Annexe), souligne sa possibilité de produire tous les effets d'une assurance ordinaire passée dans des conditions de fait exceptionnelles. Le fait que l'assureur connaissait, au moment de souscrire la police, l'heureuse arrivée de l'objet assuré est constitutif de fraude et — en dehors même de la possibilité d'arguer l'absence de cause — celle-ci vicie le contrat : l'assuré acquiert le droit à la ristourne ; mais, en dehors de cet effet, il n'y a pas de peine civile de la double prime ou de peine pénale spéciale, comme celles prévues par l'article 368 C. com. français, ni contre l'assureur, ni dans le cas où l'assuré aurait connu le sinistre, hypothèse rentrant dans l'alinéa 3 (a) (Voy. *supra*, § 25).

« c) Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt assurable pendant toute la durée du risqué, la prime est ristournable ; cette règle ne s'appliquerait pas si la police avait été passée par manière de jeu ou de pari. »

La ristourne pour défaut d'intérêt (*want of interest*) est basée sur la première règle de Lord Mansfield ; l'absence de cause juridique provenant de tout motif, sauf la fraude de l'assuré, art. 84-1° (*supra*, IV, A.). C'est pour cela que si, en fait, il s'est trouvé que l'assuré n'avait aucun intérêt en risque, soit parce que son intérêt était seulement expectatif, ou contingent, soit parce qu'il y a eu erreur sur l'existence ou l'identité de l'objet assurable, il y aura lieu à une ristourne complète ; car dans aucun de ces cas on ne peut sup-

poser la fraude. Mais quand l'assuré a affectué une police sachant qu'il n'a pas d'intérêt assurable, il n'a plus le droit à une ristourne car dans ce cas il n'y a vraiment qu'un jeu ou pari que la loi ne veut point favoriser. Pour savoir ce qui constitue une police faite par manière de jeu ou pari, il faut consulter les textes du : *Gaming Act* de 1845, *Gaming Act* de 1892, de l'article 4 du M. I. A. de 1906 et celui du *Gambling policies Act* de 1909, précité ; cette dernière loi est la seule qui, dans certains cas, les déclare *nulles* et *illégalles* et les sanctionne pénalement ; toutes les autres les considèrent seulement *nulles* ³². Cette distinction présente un certain intérêt. En effet, d'après l'article 4 du M. I. A. une police est considérée faite par manière de jeu (*gaming*) ou pari (*wagering*), soit quand l'assuré n'a eu aucun intérêt assurable pendant le risque ni même, au moment de la passation, l'expectative d'en acquérir un (alinéa 2°, *a*), soit quand la police est faite *interest or no interest* (avec ou sans intérêt) ou *without further proof of interest than the policy itself* (sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même) — polices dites *p. p. i.* — ou *without benefice of salvage to the insurer* (sans bénéfice de sauvetage) — police dite *W. B. S.* — ou toute autre clause semblable (2, *b*) ³³. Alors si, comme cela peut arriver, une police contient une pareille clause mais que l'assuré ait eu *au moment de la conclusion du contrat* un intérêt assurable, le contrat n'est pas illégal d'après la loi de 1909, mais seulement nul, d'après l'article 4-2° (*b*) du M. I. A. ; quand donc, en fait, l'intérêt n'a pas été en risque, l'assuré a droit à une ristourne ; car il a été jugé que l'article 84-3° (*c*) précité, doit être interprété en tenant compte à la fois des deux alinéas qui le composent ; In re London County Comm. Reinsurance Office (1922), 2 Ch. 85 (Justice Lawrence à la p. 85).

« *d*) Lorsque l'assuré a un intérêt susceptible d'être annulé et lorsque cet intérêt se trouve annulé pendant la durée du risque, la prime n'est pas ristournable. »

Un exemple classique d'un intérêt annulable (*defeasible*) est celui du capteur qui envoie la prise, faite en mer, vers son pays ; cette prise peut être invalidée par une sentence de la Cour des prises du capteur assuré. Conformément à la deuxième règle de Lord Mansfield (*supra*, IV, B.) et à l'article 84-3° (*a*), la disparition de l'intérêt assurable, par invalidation de la prise, ne donne lieu à une ristourne que si elle a lieu avant la mise en risque, Arnould, II, sect. 1258.

(32) Voy. à ce sujet Arnould, I, sect. 311 à 321 ; Bosc, pp. 11 à 16 ; Smet, n° 46.

(33) Voy. pour de telles clauses, Arnould, I, sect. 317.

« e) Lorsque l'assuré est sur-assuré en vertu d'une police non évaluée, une part proportionnelle de la prime est ristournable. »

Il y a là un exemple de ristourne basée, soit sur le *short interest* (*supra*, art. 84, 3°, b), soit sur l'application du principe de la *divisibilité du risque* (*supra*, IV, D.).

« f) Sous réserve des dispositions précédentes, lorsque l'assuré est sur-assuré, par une double assurance, une part proportionnelle des diverses primes est ristournable. Cependant si les polices ont été passées à des dates différentes et si l'une de ces polices antérieure aux autres a, à un moment donné, supporté la totalité du risque, ou si une réclamation a été payée en vertu de cette police pour la totalité de la somme assurée, aucune prime se rattachant à cette police n'est ristournable. Si la double assurance a été effectuée sciemment par l'assuré, aucune prime n'est ristournable. »

Quand la police est évaluée, il ne peut, en principe, y avoir ristourne, car l'évaluation de la police faisant preuve absolue entre les parties de la valeur de l'objet assuré, l'assureur a couru un risque dont la proportion exprimée en valeur correspond réellement et indivisiblement à la prime agréée.

Mais la conception anglaise du cumul d'assurances, à savoir que les diverses polices couvrant un même objet constituent un contrat unique (*supra*, § 36, V, C), permet de considérer qu'on est en présence d'une seule police évaluée où la somme assurée dépasserait le montant de l'évaluation. Par suite, la situation est la même que celle d'un *short interest* et, lorsque les réserves stipulées par la partie finale du susdit alinéa 3 (f), ne s'appliquent pas, l'assuré, qui a payé des primes pour un montant plus grand que la responsabilité des assureurs, aura droit à une ristourne proportionnelle.

Toutes les observations que comporte cette disposition finale de l'article 84-3°, ainsi que les difficultés soulevées par la contribution à l'indemnité d'assurance et à la ristourne de prime ont déjà été examinées lors de l'étude du cumul d'assurance (*supra*, § 36, V, D.).

VI

La ristourne conventionnelle

A. — CLAUSES DIVERSES

1° Parmi les très nombreuses clauses par lesquelles les parties contractantes conviennent qu'en cas d'arrivée d'un certain événement ou d'exécution d'une certaine promesse l'assureur remboursera une partie de la prime³⁴, nous ne pouvons que citer les plus importantes.

La première clause à mentionner est celle où il est stipulé

(34) Pour le plus complet exposé de ces clauses, voy. Stevens, *op. cit.* p. 194 et s.

une ristourne (*return*) pour le cas où le navire « fait voile en convoi et arrive » (*Sails with convoy and arrives*).

L'intérêt pratique que présente cette vieille clause — employée dans un temps où, pour diminuer les risques de capture et de destruction ennemies, les navires naviguaient en convoi sous la protection des navires de guerre —, et de son interprétation par une très ancienne jurisprudence, peut prêter à discussion. En réalité, elle nous servira à mieux comprendre l'interprétation des autres clauses modernes et tout spécialement, dans ces dernières, le sens du mot *arrival* (arrivée) ; d'ailleurs, rien ne permet de savoir si pendant une prochaine guerre les événements ne feront pas revivre son usage.

Le principale chose à remarquer est que la clause ne doit pas être lue : « *fait voile et arrive en convoi* », mais « *fait voile en convoi* » et « *et arrive* ». Il suffit donc que le navire soit parti en convoi et même s'il s'est égaré de celui-ci, qu'il arrive à son port de destination. Les mots *and arrives* signifient que, pour que l'assuré ait droit à une ristourne, il faut que : le navire arrive, qu'il soit encore la propriété de l'armateur, ou — dans l'assurance sur facultés — que les biens soient encore la propriété du chargeur et non pas celle d'un capteur, et qu'il arrive au dernier port de destination³⁵.

Dans l'assurance sur facultés, une nombreuse jurisprudence, dont l'origine est due à Lord Mansfield, est arrivée à préciser le sens de ladite expression d'une manière qui est, peut-être, sujette à critique mais qui ne laisse pas d'être extrêmement intéressante.

La première et la plus fameuse décision à cet égard fut celle de l'affaire *Simond v. Boydell* (1779), 1 Dougl. 268, où Lord Mansfield jugea que : en présence d'une police contenant la clause habituelle « à rembourser 8 % si le navire fait voile en convoi et arrive », le fait que le navire était parti en convoi et arrivé à destination, donnait droit pour l'assuré à une ristourne *complète* de 8 % de la prime, bien que les assureurs eurent à payer une indemnité pour l'avarie subie par la cargaison avant l'arrivée. Dans une autre espèce, il fut décidé que l'assuré avait droit à l'*entière* ristourne convenue, même si l'assureur a dû payer une indemnité pour perte totale du fait que le navire qui transportait la cargaison assurée sous la même clause, après avoir navigué en convoi et être arrivé au dernier port de déchargement, fut capturé ainsi que tous les biens dans ledit port³⁶.

La raison de cette stricte interprétation, mais parfaitement juridique, semble très simple. Quand une assurance est faite

(35) Arnould, II, sect. 1264.

(36) *Horncastle v. Haworth* (1806), cité par Marshall, I, 681.

à une prime, disons de 20 %, et que la clause de convoi stipule une ristourne de 5 %, l'assureur peut être considéré avoir établi la prime d'après le raisonnement suivant : 15 % représentent la prime ordinaire et 5 % une prime *additionnelle* pour les risques que représente la navigation *sans convoi* ; quand le navire n'arrive pas, je ne veux pas qu'il y ait une ristourne ; mais quand le navire arrive, il est probable que la cargaison arrivera aussi, et toute perte possible rentre dans les calculs qui ont motivé la prime ordinaire. « Mais, dit Lord Mansfield, pour ce qui concerne la prime *additionnelle*, il importe peu que les biens soient ou non arrivés sains et saufs, le principe qui régit la question est que, si le fait qui pouvait diminuer les risques s'est accompli, le risque de guerre a été coté trop haut », Symond v. Boydell, précité, à la page 271.

Nous ne savons pas si cet ingénieux raisonnement représente le *summum* de l'équité. Mais, abstraction faite du cas d'avarie particulière, le principe indemnitaire semble, à notre avis, s'opposer à quelque ristourne en cas d'arrivée du navire sans les marchandises ou avec la cargaison dans un état donnant lieu à une indemnité pour perte totale présumée. Car, autrement, l'assuré touchera deux fois la prime *additionnelle* puisque l'évaluation conventionnelle, ou, dans les cas d'une police ouverte, l'estimation de la valeur réelle (art. 16 du M. I. A.) comprend déjà le montant de la prime ordinaire et *additionnelle*. Et le fait le plus curieux est que, d'après la jurisprudence anglaise, la règle posée par la décision Simond v. Boydell ne s'applique pas aux clauses stipulant une ristourne simplement « pour convoi » (*for convoy*) ; et qu'en l'état d'une police sur facultés contenant cette dernière clause, l'assuré ne pouvait pas prétendre à la ristourne (sous motif que le navire avait navigué en convoi) en plus d'une perte totale, puisque le droit d'ajouter le montant complet des primes à l'estimation de la valeur assurable permettrait déjà à l'assuré de toucher cette ristourne, Langhorn v. Allnutt (1812), 4 Taunt. 510 ; Voy. aussi Marshall, II, 676 et Stevens 196. A moins d'avoir mal interprété tout le sens de la jurisprudence anglaise, nous avouons ne pas comprendre en quoi les mots « *and arrives* » peuvent modifier la question et donc, pourquoi le parfait raisonnement à la base de cette dernière dite décision — rendue également par Lord Mansfield — ne s'appliquerait pas au cas de perte totale, malgré l'arrivée du navire, sous la clause « fait voile en convoi et arrive ».

Quoi qu'il en soit, pour revenir aux cas de ristourne complète malgré une *avarie*, le principe posé par la décision Symond v. Boydell fut aussi suivi dans l'assurance sur

fret³⁷. Il n'y a à notre avis aucune raison qui s'oppose à son application dans l'assurance sur corps ; mais nous ne connaissons aucune jurisprudence ou explication doctrinale portant sur la question. D'après les informations que nous avons pu recueillir parmi certains dispatcheurs anglais, il semble qu'elle y est aussi appliquée sauf là où l'assureur a dû payer une indemnité pour perte totale, cas dans lequel, que les conditions de la clause soient satisfaites ou non, il n'y aura lieu à aucune ristourne.

2° Il est, bien entendu, permis aux assureurs, de déroger à la jurisprudence *Simond v. Boydell* en stipulant, soit qu'il n'y aura pas de ristourne du tout quand l'objet assuré arrive à l'état avarié, soit qu'il y aura lieu à une ristourne mais pas *complète*. C'est ce deuxième système, beaucoup plus équitable et plus commercial, qui a depuis longtemps été adopté par les assureurs du Lloyd's. L'introduction accidentelle des clauses manuscrites dans ce sens, après avoir constitué un usage particulier du Lloyd's (*Custom of Lloyd's*) est passé à l'état d'usage général, et donc, obligatoire (cf. M. I. A., art. 87-1°). La Règle 63 de *Rules of Practice of the Average Adjuster's Association*³⁸, qui a adopté ce système — faisant allusion aux seuls mots qu'il suffit d'introduire aujourd'hui, à la place du texte entier des vieilles clauses — stipule que :

« Quand les mots *and arrival* (et pour arrivée) suivent une stipulation de ristourne de prime dans une police sur facultés, l'avarie particulière, mais non pas les charges spéciales (*special charges*³⁹), est déduite du montant de la somme assurée pour arriver au montant sur lequel sera calculée la ristourne. »

Le sens des mots *and arrival*, dans les clauses de ristourne pour l'assurance sur corps, sera exposé lors de l'étude de la *Return Clause* de l'Institut (*infra*, B, 2°).

3° Il existe une série de clauses, employées dans tout genre de police, qui stipulent une ristourne dans des conditions tellement variées qu'elles ne peuvent être englobées en aucune classification ; aussi ne ferons-nous que donner, sans aucun ordre, quelques exemples de leur rédaction.

Dans les polices sur corps, on rencontre, le plus fréquemment, des ristournes exigibles à la condition que le navire ne soit employé que sur une certaine voie de navigation ; telle, la clause : « A ristourner 21 sh. pour cent s'il emprunte le chemin du Canal de Suez » (*if proceeding via Suez Canal*). D'autres clauses la conditionnent à l'emploi du navire dans

(37) Stevens, 198.

(38) Voy. texte anglais le plus récent, de toutes ces règles, Dover, Appendix B, p. 442 et s.

(39) Equivalent de *particular charges* (Voy. *supra*, § 45, I, B. 3°).

un commerce déterminé, telle est la clause « A ristourner 21 sh. si le navire ne se livre qu'au trafic oriental pendant toute la durée de la présente police »⁴⁰. Dans l'assurance sur facultés, les ristournes les plus usitées portent sur la manière d'emballer la marchandise, car suivant les conditions de l'assurance, l'emballage peut jouer un rôle considérable dans le calcul du risque ; telle, est la clause : « A ristourner 2 sh. 4 d., si les caisses sont doublées d'étain (*tin-lined*) ».

Leur interprétation ne comporte aucune difficulté qui mériterait d'être relevée. En échange, dans l'assurance sur corps, et spécialement pour celle à temps, il existe deux clauses extrêmement usuelles dont l'interprétation délicate justifie qu'on s'arrête un instant.

4° La première et la plus importante de ces clauses stipule une ristourne dans les cas où le navire était immobilisé dans un port (*laid-up in port*) pendant une certaine période de temps. Il est évident que le risque de séjour dans un port est infiniment moins important que le risque de navigation en pleine mer. Avec le développement de l'assurance à temps et, dans son cadre, de la pratique de la couverture de très courtes périodes, — allant de un an à un mois —, il apparut équitable d'accorder à l'assuré une certaine remise sur la prime pour le cas d'inactivité du navire, du moment que la période d'inactivité était assez grande pour que la diminution des risques puisse être techniquement calculée.

Dans l'intention des assureurs, l'introduction des ristournes pour séjour au port — dites : *laid up in port return*, ou en abrégé, *Lying-up returns* — devait constituer une véritable indemnité de chômage (*unemployment*) plutôt qu'une réduction de prime, pour la diminution du risque par une inactivité forcée⁴¹. C'est pourquoi les premières clauses de ristourne, bien que de réaction extrêmement variée⁴², conditionnaient le droit à la ristourne, soit à une inactivité *complète* pendant la période stipulée et exceptaient aussi le temps de réparation (*not under average*, ou, *not under repair*), soit à une inactivité complète sans excepter le temps pour les réparations.

Mais lentement, sous l'impulsion de la concurrence, et probablement, à défaut de statistiques aussi précises que les statistiques modernes, les assureurs commencèrent à faire de plus grandes concessions. Ainsi, on vit l'apparition de certaines clauses qui stipulaient une ristourne même si le na-

(40) D'après cette clause, la police est censée finir, soit à la fin de la durée de l'assurance convenue, soit au moment de la perte totale ; dans ce dernier cas, si le navire a été employé conformément aux dispositions de la clause jusqu'à la perte totale, l'assuré a droit à la ristourne *immédiate* de la prime convenue, *Gorsedd SS. Co. Ltd v. Forbes* (1900), 5 com. Cas. 413.

(41) *Gow*, pp. 247-248.

(42) *Owen*, *op. cit.*, pp. 121, 123.

vire se livrait à certaines opérations habituelles, aussi bien à l'ancre qu'au cours de certains mouvements à l'intérieur du port. D'autres arrivèrent à compter le séjour discontinu, par des périodes aussi courtes que les jours, pourvu que l'ensemble de ces périodes dépasse dans l'année un certain nombre de jours fixés à l'avance ; les statistiques ayant relevé leur erreur, les assureurs aboutirent facilement à une entente et cette clause disparut de bonne heure ; dans les clauses de *lying-up return* les plus modernes, la ristourne n'est accordée que si le navire est resté dans un port pendant une période ininterrompue, généralement de 30 jours (Voy. *Institute Return Clause*, *infra* sous-sect. B). Mais pour ce qui est des autres concessions concernant l'activité du navire dans le port, elles ne furent pas modifiées ; et, en vertu de l'usage, l'expression *laid-up in port* signifie aujourd'hui que le navire peut :

- a) subir des réparations à l'ancre ;
- b) subir des réparations dans un dock, avec liberté d'y aller, ou être remorqué, et d'y revenir ;
- c) charger ;
- d) décharger ;
- e) se diriger vers l'endroit nécessaire à ces deux dernières opérations, pourvu que ces déplacements soient d'une fréquence raisonnable, n'épuisant pas la plus grande partie du séjour ⁴³ ;

f) faire d'autres opérations qui permettent l'usage, souverain en la matière, à condition — dit une récente décision — qu'elles ne présentent pas plus de risques que celles déjà énumérées, comme ce serait le cas d'un ravitaillement en charbon de navires de guerre, *North Shipping Co. v. Union Maritime Ins. Co.* (1918-1919), 24 Com. Cass. 83, 161.

5° Une autre clause de ristourne usuelle vise le cas où le navire serait vendu ou transféré à une nouvelle administration ou gérance (*management*).

La plupart des polices sur corps contiennent d'habitude une clause dite *Cancelling clause* qui, comme son titre l'indique, permet à l'assureur de résilier (*cancel*) la police dans ces susdites hypothèses (Voy. détails, *supra*, § 24, II, B). D'où des stipulations prévoyant une ristourne par mois ou par jour (*supra*, § 24, II, B) si l'assurance finissait de cette manière avant sa durée normale.

Nous avons déjà rencontré le sens de l'expression « transfert à une nouvelle administration », seule difficulté que pourrait soulever cette clause (*supra*, § 24, II, B). La seule chose à ajouter à ce propos est que la vente ou transfert de l'administration du navire n'annulent pas la police de droit

(43) Gow, p. 248.

mais donnent seulement à l'assureur une *faculté* de résiliation. C'est ainsi qu'on put juger que si un navire assuré « Free of capture and seizure » est saisi par l'ennemi quelques mois avant la fin normale de la période assurée, déclaré de bonne prise, et vendu par la Cour des prises, cette vente — bien que constituant une sorte de « vente ou transfert » dans le sens de la clause de ristourne — ne pourrait ouvrir le droit à la ristourne convenue, car ce n'est pas l'assuré qui avait mis fin à l'assurance en exerçant sa faculté de résiliation, mais un événement extérieur à sa volonté, quoique non couvert par le contrat, *Pyman v. Marten* (1906), 22 Times, L. R. 834 ; (1907), 13 Com. Cass. 64, C. A., précité. Le même raisonnement régit les clauses de ristourne « pour résiliation de commun accord de la police », ristourne généralement appelée *cancelling return* ; ces clauses ne constituent pas une convention permettant la résiliation contre le paiement d'une ristourne, mais stipulent une ristourne seulement si la police venait à être résiliée ; et, comme dans tout contrat, à moins de convention expresse, cette dernière chose ne peut être faite que par consentement mutuel.

B. — LA « RETURN CLAUSE » DE L'INSTITUT

1° Les deux dernières clauses de ristourne précitées (*Lying-up return* et *Cancelling return*) ont régi l'assurance à temps sous les formes les plus variées et, fatalement, pas toujours favorables aux assureurs. Cela dura jusqu'à la fin du XIX^e siècle, quand l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres entreprit, à la demande unanime des assureurs, une rectification et unification de ces clauses. Réunies en une seule du nom de *Institute Return Clause*⁴⁴, la nouvelle clause de ristourne fait aujourd'hui partie de toutes les conditions de l'Institut pour l'assurance corps, à temps, dans la rédaction suivante :

Il sera ristourné	{	 pour cent, pour chaque mois non commencé, si la présente police est résiliée de commun accord.	et à l'arrivée
		Comme suit pour chaque période de 30 jours consécutifs pendant lesquels le navire séjournerait au port :	
		 pour cent s'il se trouve dans le Royaume Uni sans être en réparation ;	
		 pour cent s'il est en réparation ou à l'étranger.	

(44) *Institute Time clause* — (*Hulls*) portant le n° 2 ; *Hulls-Excess*... n° 31 ; *Hulls - F. P. A. abs.*, n° 18 ; *Hulls-F. D. A. abs.*, n° 17 ; *Institute Yacht Clauses*, un peu différente, n° 15 ; *Institute Time clause (Freight)*, pour le fret ; toutes aux conditions du 1-6-36.

Etant bien entendu :

a) Qu'en aucun cas, il ne sera fait de ristourne quand le navire nommé dans la présente police séjournera en rade ou dans des eaux exposées et non protégées.

b) Qu'au cas où une ristourne sera recouvrable pour commerce spécial ou toute autre raison, les taux de ristourne de prime indiqués ci-dessus seront réduits en conséquence;

Si le navire séjournerait au port pour une période de 30 jours consécutifs dont une partie seulement est comprise dans la présente police, il est convenu ici que la période de séjour pendant laquelle tombera la date du commencement ou de la fin de la présente police sera censée courir du jour où le navire a été immobilisé, et que sur cette base les assureurs payeront une proportion de la ristourne due pour une période complète de 30 jours égale au rapport entre le nombre de jours compris dans la présente police et 30. »

2° Après nos explications précédentes portant, séparément, sur les diverses clauses intégrées dans la *Return Clause* de l'Institut, il reste peu de choses à dire sur l'interprétation de cette dernière.

Il nous faut néanmoins préciser que :

a) Les mots : *and arrival* (et à l'arrivée), signifient que si le navire éprouve une perte totale — par un péril couvert ou non couvert — pendant la durée de la police, aucune ristourne ne peut être demandée pour les périodes de séjour au port, antérieures à la perte⁴⁵; sous cette réserve, et en vertu d'elle, la ristourne est donc exigible à la fin de l'assurance. Cette pratique s'est surtout répandue aux polices couvrant des périodes moins longues qu'une année; dans celles-ci on insère invariablement une clause manuscrite stipulant qu'en cas de perte totale, pendant la période couverte, l'assuré n'aura droit à aucune ristourne pour la ou les périodes de 30 jours au port et devra, au contraire, payer la balance de primes jusqu'à concurrence d'une année entière.

b) Le dernier alinéa de la clause vise le cas où une période de séjour au port de 30 jours consécutifs se trouverait être couverte par deux polices : une première qui expire et une autre qui ne commencera qu'après l'expiration de la première, lorsque le commencement et la fin de ces deux polices prennent place à un des jours pendant lesquels le navire est ainsi immobilisé. Voici un exemple du calcul, fort simple, qui devra être fait : Supposons qu'un navire est immobilisé dans un port du 1^{er} au 30 septembre inclus et qu'il soit couvert par une police (A) qui expire le 10 septembre, et par une autre (B) qui, au contraire, ne commencera que le 10 septembre. L'assureur de la police A payera — le 1^{er} octobre, c'est-à-dire après avoir constaté qu'il y eut un séjour de 30 jours — 10/30^{es} de la ristourne de séjour agréée. L'assu-

(45) Dover, p. 409 ; comp. dans le même sens, Police française sur corps de 1928, § 3 (conditions particulières).

reur de la police *B* sera obligé au paiement de 20/30^{es} du montant de la ristourne convenue (dans la police *B*), mais n'effectuera ce paiement qu'à l'expiration de l'assurance qu'il a consentie, et cela en conformité des mots *and arrival*. Cette variété de ristourne chevauchant sur deux polices s'appelle *overlapping returns*.

3° La clause prévoit trois catégories⁴⁶ de ristournes :

a) Pour la résiliation par consentement mutuel (*Cancelling return*) ;

b) Pour séjour dans un port (*Lying-up return*) dans le Royaume Uni, et non pas en réparation ;

c) Pour séjour dans un port, soit à l'étranger, soit en réparation.

D'où trois blancs destinés à être remplis au taux des différentes ristournes.

4° En pratique, les blancs de la clause ne sont remplis que dans les polices couvrant les navires qui ne sont pas construits entièrement en fer ou en acier. Dans les cas contraires, les mentions du taux deviennent inutiles et, pour cela, on ne les rencontre que très rarement. Cela s'explique par le fait que le taux de la ristourne est basé sur des considérations d'ordre général et invariable qui — comme on s'en apercevra bientôt — sont fournies par la clause même et ne dépendent pas des variations des chiffres à la base du calcul.

C. — LE CALCUL DES TROIS RISTOURNES DE L' « INSTITUTE RETURN CLAUSE »

1° Le calcul de la *Cancelling return* est toujours invariable dans le sens que les conditions de l'assurance (« F. P. A. sauf » ou « F. D. A. abs. » ou etc.) n'influencent en rien son montant. Ce dernier représente pour chaque mois *non commencé* qui reste à courir, un douzième de la prime annuelle diminuée auparavant du courtage habituel ; car en effet, l'assureur n'a reçu la prime que sous déduction du courtage habituel de 5 % (*supra*, § 16, V). Voici un exemple :

Soit une prime annuelle de £ 5%	£ 5. 0. 0
Moins 5 % de courtage	£ 0. 2. 0
	£ 4.18. 0

La ristourne mensuelle (1/12°) est de **3 sh. 2 d. %**.

2° Le montant de la ristourne pour *lying-up*, sous ses deux formes, dépend techniquement — pour des raisons que nous

(46) A l'exception de celles « pour commerce spécial ou toute autre raison » — prévues, par le deuxième alinéa de la clause, sous (b) — qui ne rentrent pas dans notre exposé car elles font toujours l'objet d'une clause manuscrite supplémentaire portant sur les conditions et le montant de la ristourne.

saurions exposer ici, — des diverses conditions auxquelles est soumise l'assurance.

C'est pour cela que lorsqu'on compare deux polices, du Lloyd's ou toutes autres, couvrant pour la même prime deux navires de valeur, classification de registres et tonnages identiques, mais faites à des conditions *Institute Time Clauses* différentes — par exemple, respectivement : *Hulls* simple (F. P. A. sauf....) et F. D. A. abs. — on observe deux taux de ristournes différentes. En général, les assureurs divisent toutes les assurances au point de vue de leurs conditions ou termes, en deux grandes catégories : la première est constituée par les assurances faites à ce qu'on appelle *Full terms*, c'est-à-dire aux conditions ne comportant presque aucune franchise d'avarie (*Institute Time-Hulls* simplement, ou *Institute Time Hulls, Excess... %*, etc.). La deuxième, par des assurances faites à ce qu'on appelle *Limited terms*, c'est-à-dire aux conditions comportant les plus importantes franchises d'avaries (T. L. O. ou F. P. A. abs. ou F. O. D. abs., et les polices sur fret). Comme les assurances de la première catégorie entraînent une plus grande responsabilité de l'assureur, par les plus nombreuses variétés de risques, le taux de la ristourne y sera plus petit ; pour des raisons inverses, le taux de la ristourne prévu pour la deuxième catégorie sera plus grand.

3° Sous cette réserve, le calcul à la base de la ristourne pour *Lying-up* est fondé sur la prime ordinaire pour les risques de port. C'est en réalité cette prime annuelle qui varie d'après les conditions de l'assurance (*Full terms* ou *Limited terms*) et d'après le genre et les modalités du séjour au port. En 1925, par exemple, les primes annuelles des risques de port étaient :

(X) *Full terms* — dans le Royaume Uni (*United Kingdom* ou U. K.) et pas en réparation (*not under repair*), de 12 sh. %

(XX) *Full terms* — à l'étranger, ou *under repair*, de 30 sh. %

(XXX) *Limited terms* — sans distinction, de 6 sh. %

D'où l'explication du fait que la clause de ristourne de l'Institut distingue le séjour dans : a) « le Royaume Uni, et pas en réparation », de celui b) « à l'étranger ou en réparation », par l'introduction de deux clauses différentes.

4° Le calcul du « taux » de la ristourne est alors des plus simples. Nous prendrons un exemple concernant les deux formes de ristournes pour séjour au port (seulement aux *Full terms*) ⁴⁷.

a) *Séjour au port*. Dans le Royaume-Uni. Pas en réparation :

(47) Emprunté à Dover, p. 403.

Soit une prime annuelle (de la police)
de £ 2% £ 2. 0. 0

Retenue de la prime annuelle (pour
cent) représentant les risques de
port (chiffres de 1925) £ 0.12. 0

£ 1. 8. 0

Moins 5 % de courtage £ 0. 1. 5

£ 1. 6. 7

Le taux mensuel de la ristourne (à appliquer au
montant assuré) sera de 1/12° de cette der-
nière somme (£ 1. 6. 7) = ... 2 sh. 3 d. %

b) *Séjour au port*. A l'étranger ou en répara-
tion :

Prime annuelle de £ 2 % £ 2. 0. 0

Retenue de la prime annuelle pour
risques de port (chiffres de 1925) 1.10. 0

£ 0.10. 0

Moins 5 % de courtage 0. 0. 6

Reste £ 0. 9. 6

Le taux mensuel (1/12) sera de 10 d. %

5° De l'exemple ci-dessus, il est facile de s'apercevoir que, si les primes pour risques de port varient comme montant, mais — ce qui arrive en réalité — gardent la même proportion dans les conditions (a) (Royaume-Uni ; pas en réparation) et (b) (A l'étranger ou en réparation), les taux de la ristourne (a) et (b) resteront dans un rapport constant. C'est ce qui permet à certains auteurs, — bien que leurs ouvrages ne contiennent point d'exemple basé sur des chiffres — de dire que le taux de la ristourne (a) est de « 1/12° de la prime annuelle, moins 1 sh. 6 d. pour cent », et que celui pour (b) est de « 1/12° de la prime annuelle, moins 2 sh. 6 d. pour cent »⁴⁸.

6° Une fois le taux de la ristourne appliqué à la somme assurée, il y a encore à déduire du *montant total de la ristourne* le pourcentage représentant la *remise de primes*, c'est-à-dire usuellement 10 % ; car, comme nous le savons, dans les cas de primes payées au comptant les assureurs font à l'assuré une remise (*discount*) de 10 % (*supra*, § 16, V). La déduction est la même (10 %) quand le paiement des primes a eu lieu par quart, etc. (*deferred premiums*) sauf pour la ristourne de résiliation (*cancelling return*) où elle diffère suivant le nombre des mois qui restent à courir⁴⁹.

7° Pour éviter ce calcul aux assureurs, le *Return department* (département des ristournes) de l'Institut des Assu-

(48) Gow, p. 248. En effet, si on arrondit les fractions de 1 penny, on trouvera, avec ce calcul, les mêmes taux que ceux de l'exemple numérique donné plus haut.

(49) Dover, pp. 404 et 405.

reurs Maritimes de Londres, pourvoit à la rédaction d'un tableau de ristournes, appelé : *Institute Scale of Returns*, et se livre même au calcul ou contrôle des ristournes pour le compte des sociétés d'assurances ou des membres du Lloyd's qui le désirent.

L' « échelle de ristournes » de l'Institut contient, en résumé, tous les taux calculés à l'avance des trois ristournes prévues par la *Return Clause* ; le tableau, très complet, est divisé, dans le sens vertical, à raison des deux groupes habituels d'assurances : *Returns on Full terms*, et *Returns on Limited Terms* (voy. *supra*, 2°), et, dans le sens horizontal, en fonction des différentes primes annuelles habituelles (plus de 200 primes, à partir de 16 sh. jusqu'à 20 livres) ; pour le texte du tableau de 1925⁵⁰ et la manière d'en user, voy. Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, Londres 1929, précit., pp. 401 et s.

(50) Depuis lors, très peu modifié.

LE MEMORANDUM

N. B. — Corn, fish, salt, fruit, flour, and seeds are warranted free from average, unless general, or the ship be stranded ; sugar, tobacco, hemp, flax, hides and skins are warranted free from average, under five pounds per cent, and all other goods, also the ship and freight, are warranted free from average, under three pounds per cent unless general, or the ship be stranded.

« N. B. — Les grains, le poisson, le sel, les fruits, la farine et les graines sont garantis franc d'avarie, à moins d'avarie grosse, ou à moins que le navire ne s'échoue ; le sucre, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs et peaux sont garantis franc d'avarie au-dessous de £ 5 %, et toutes les autres marchandises, le navire et le fret, sont garantis franc d'avarie au-dessous de £ 3 %, sauf en cas d'avarie grosse, ou d'échouement du navire ».

I

Généralités

A. — Comme l'indiquent les deux premières lettres N. B. (« nota bene ») cette clause — communément appelée la *Memorandum clause* — est une addition au texte de la police. En effet, avant le mois de mai 1749, la veille rédaction de la police du Lloyd's se terminait non pas par la *Consideration clause*, étudiée dans la section précédente (*supra*, § 48), mais par une autre clause dite « de signature » (*Attestation clause*). Si nous avons, exceptionnellement, changé l'ordre de ce commentaire et relégué l'étude de la *Attestation clause* (*infra*, § 50) après celui du *Memorandum* — quoique la première précède encore cette dernière — ce fut autant par un souci esthétique que parce que, matériellement, les signatures des assureurs ne paraissent qu'au-dessous et au bas de la police.

Comme nous allons bientôt le voir, du moment où on voulait l'introduire dans l'imprimé, le contenu du *Memorandum* justifiait logiquement son insertion avant les trois dernières

clauses (§ 46, § 47, § 50) ou, à la rigueur, à tout autre endroit du texte sauf à la fin ; cela aurait, alors, demandé une révision de la rédaction. Mais par esprit de tradition, les assureurs se sont volontairement gardés de changer quoi que ce soit au texte ancien et, en conséquence, ont adopté la forme qu'exprime clairement les lettres N. B. ; respectant leur désir, toutes les lois anglaises dont les annexes reproduisent une *police-type* ont conservé le même ordre de rédaction que celui de la police du Lloyd's : tel le *Stamp Act* de 1795, la loi de 1798 et, enfin, le M. I. A. de 1906.

B. — D'après l'ancienne doctrine anglaise¹, l'introduction du *Memorandum* fut faite dans le but d'empêcher la couverture complète des denrées périssables, des objets de grande valeur et peu volumineux, et en général des marchandises sur lesquelles, pour un motif ou un autre, l'assureur ne pouvait calculer exactement la portée du risque assumé que pour les cas de perte totale. Bien longtemps avant son introduction, la pratique employait fréquemment des clauses portant, séparément, sur les diverses parties du *Memorandum*. En ordre de leur origine, les premières clauses connues stipulaient une franchise complète d'avarie (*free of all average*) de nombreux objets qui exposaient l'assureur à des pertes presque certaines à cause de leur vice propre (*inherent vice*) ou de leur nature périssable dans la mesure où on ne pouvait pas discerner ce qui était attribuable aux accidents et ce qui l'était par freinte de route (*inevitable depreciation* ou *waste*), coulage et bris habituels (*ordinary leakage and breakage*), vétusté (*decay*), etc. Cette sorte de clause — équivalant, à quelques distinctions près, à une véritable assurance « contre perte totale seulement » — s'avérait particulièrement importante là où on assurait, soit une cargaison chargée en vrac (*cargo skipped in bulk*), soit une cargaison de composition très variée. Pour les cas où l'on voulait couvrir, soit une cargaison composée d'une seule espèce de marchandises, soit, séparément, chaque espèce de marchandises composant une cargaison, soit seulement le navire, les assureurs consentirent à faire des distinctions. C'est ainsi que, — avec le développement de l'assurance et grâce au calcul basé sur la loi du grand nombre — apparut, plus tard, pour les objets qui présentaient les susdits inconvénients à un moindre degré, l'assurance « tous risques » contre des primes plus fortes et différant d'après l'espèce, accompagnée de certaines stipulations dites « clauses de pourcentage » (*percentage clauses*). A l'encontre de ce qui se passe aujourd'hui (*infra*, sous-sect. III, A.), l'introduction de ces dernières clauses paraît avoir été inspirée par une

(1) Stevens, *op. cit.*, 1^{re} édit., 1813, p. 220 et s. ; Benecke, *op. cit.*, ch. X ; Parck, *op. cit.*, 1^{re} édit. p. 179 ; Marshall pp. 216, 218.

double préoccupation des assureurs : a) empêcher les menues réclamations, et b) constituer une véritable franchise d'indemnité, la *déduction* d'un pourcentage agréé de l'indemnité représentant « l'expression moyenne du déchet de route » calculé forfaitairement à l'avance². Ce qu'il y avait de commun aux assurances « franc de toute avarie » et « tous risques franc d'avarie au-dessous de... % » était une clause qui stipulait que l'avarie commune était payable sans restriction et que, nonobstant toute franchise, les avaries particulières étaient entièrement remboursables si le navire venait à échouer (*in cas of stranding*). Quand les assureurs, après les avoir employées couramment, pensèrent à les perfectionner et les réunir en une seule clause « générale » et assez élastique pour qu'elle puisse être introduite dans le texte d'une police qui servait à couvrir, soit ensemble, soit séparément, tout genre d'intérêt assurable, ils eurent à choisir parmi plusieurs systèmes. Un premier consistait à construire une clause-tableau où les primes étaient réglées d'après l'espèce assurable en même temps qu'avec des stipulations de franchise différant d'après presque chaque intérêt assurable. Or, non seulement ce système avait, vers la même époque, complètement échoué en Hollande³, mais il était contraire à la véritable préoccupation des assureurs ; car ces derniers voulaient justement trouver un moyen qui, en supprimant les désavantages dus à la manière différente dont chaque objet, de par sa nature, réagissait devant la fortune de mer, aurait permis d'y passer outre, par la perception d'un « même taux de prime » quel que soit, non pas l'espèce, mais le genre de l'intérêt assurable⁴.

La solution choisie par l'adoption du *Memorandum* s'oppose, malheureusement, à toute classification ou comparaison doctrinale avec les divers systèmes en vigueur dans les autres pays. L'exposé de son interprétation (*infra*, sous-sect. II) permettra de tracer, mais seulement sur des détails, certaines similitudes avec les solutions continentales. Mais au point de vue de l'ensemble, son aspect extérieur et sa composition sont, à la fois, trop hybrides et originaux pour supporter quelque classification logique ou utile ; aussi renonçons-nous à le faire et, après avoir fini l'exposé de son aspect général, procéderons-nous à des explications portant sur son analyse jurisprudentielle et sur les problèmes que soulève son application pratique.

C. — Au point de vue des intérêts assurables auxquels il s'applique, le *Memorandum* est composé de trois groupes d'objets — ces derniers étant habituellement appelés *Memo-*

(2) Stevens, 227.

(3) Marshall, p. 215.

(4) Benecke, ch. X.

randum articles — : Le premier comprend seulement les marchandises qui, d'après l'avis et l'expérience des assureurs, représentent des exemples classiques des matières dont la nature périssable les rendent facilement et particulièrement sujettes à ce qu'on appelle la destruction par vice propre ; dans cette catégorie, entrent les articles prévus par le premier paragraphe de la clause, à savoir, le blé, le poisson, le sel, les fruits, la farine et les grains. Le deuxième groupe comprend des marchandises entachées du défaut que présentait celle du premier groupe à un bien moindre degré, mais, cependant, encore susceptibles de certaines détériorations ; la clause cite comme telles : le sucre, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs et les peaux ; tous ces objets, de même que ceux « énumérés » dans le premier groupe, sont désignés par la pratique du nom de *enumerated articles*. Du troisième groupe font partie toutes les autres marchandises (*all other goods*) sans distinction — dites aussi *non enumerated articles* — le navire, fret et, par argument, *a simili*, tous les autres intérêts assurables.

Il est très probable que la division en trois groupes ou catégories fut faite, pour ce qui est des marchandises, suivant un plan systématique : le premier groupe représente, en effet, les denrées brutes, non emballées, ou grossièrement emballées, tandis que les deux derniers, à quelques exceptions près, des marchandises manufacturées et plus soigneusement emballées. Ce n'est là, d'ailleurs, qu'une raison de plus de s'étonner que le nombre des marchandises « énumérées » soit si petit en comparaison de celui de la police américaine⁵ et de la majorité des polices continentales.

D'après Stevens, *op. loc. cit.*, le silence relatif aux objets particulièrement susceptibles au coulage ou au bris serait dû au fait que, d'après un *Custom of Lloyd's* de cette époque, de tels objets étaient considérés « franc d'avaries » à moins qu'on puisse prouver que le navire s'était échoué avec assez de force, pour que son arrimage soit dérangé par le choc⁶. Mais en dehors de ce détail, la véritable explication de son étendue réduite est que le *Memorandum* n'était qu'un symbole, ou « un premier pas vers la rédaction de termes spéciaux pour l'assurance de différentes classes de marchandises » qui — comme nous l'allons voir — l'ont ultérieurement perfectionné et remplacé⁷.

Pour ce qui concerne les franchises prévues par le *Memorandum*, on peut distinguer deux clauses stipulant des fran-

(5) Voy. texte dans Gow, p. 188.

(6) Mais la force de cet usage, fut d'ailleurs déniée par la jurisprudence, Crofts v. Marshall (1836), 7. Car. & P. 597.

(7) Gow, p. 178 ; comp. avec les termes, aussi réduits, de l'art. 20 des polices de Paris et de Bordeaux, E. Audouin, *Les clauses « franc d'avaries » dans l'assurance maritime*, Etude, Dor, 16, 1, et s., à la p. 14.

chises de nature complètement différente : La première clause : *free of all average*, est une véritable franchise de dommage dont le sens reste à définir, car elle ne correspond nullement à la clause française « franc de toutes avaries » ainsi que le laisserait croire une traduction littérale (voy. *infra*, II, A, 1°) ; elle n'est applicable qu'aux marchandises que nous venons de classer dans le premier groupe. La seconde clause *free from average under £ 5 %*, ou *under £ 3 %*, n'est plus qu'une franchise de tantième ; cette dernière sorte de franchise s'appelle en Angleterre soit, *franchise clause*, soit *percentage clause*. Avant de connaître son effet (*infra*, III, A), il faut savoir qu'elle s'applique seulement aux deux derniers groupes d'intérêts assurables ; suivant le taux indiqué par le texte, la franchise de tantième rattachée au deuxième groupe porte le nom de « *5 per cent clause* » et celle applicable au troisième groupe, de « *3 per cent clause* ».

Comme jadis, ce qu'il y a de commun à la franchise d'avarie et à celle de tantième est que — comme il résulte des deux expressions assez mal rédigées : *unless general* et *or the ship be stranded* — aucune clause de franchise ne s'applique aux pertes de la nature de l'avarie commune, ni dans le cas où le navire s'était échoué. Mais si ces exceptions ne font aucun doute pour la franchise d'avarie, il n'en est pas ainsi pour les deux franchises de tantième. La mauvaise ponctuation du *Memorandum*, que nous avons d'ailleurs reproduite, pourrait laisser croire que la franchise de 5 % est inapplicable seulement en cas d'avarie commune et non pas, comme celle de 3 %, aussi en cas d'échouement ; en réalité les deux exceptions s'appliquent à toutes ces deux franchises ; c'est pour cela que, comme le remarque Arnould, *op. cit.*, II, sect. 882, note (d), il faudrait supprimer la virgule d'avant « *under 5 pounds per cent* » et celle d'avant « *under 3 pounds per cent* », et en mettre une après « *under 3 pounds per cent* », comme nous l'avons fait dans la traduction du texte.

D. — La rédaction du *Memorandum* est, on s'en rendra bientôt compte, extrêmement mauvaise. Il n'est pas exagéré d'affirmer que cette clause est la plus obscure partie de la police du Lloyd's et qu'il n'y a pas un mot ou une virgule, qui n'aient fait l'objet d'une contestation en justice. C'est justement pour cela, que lorsque les assureurs conçurent des clauses plus perfectionnées, ils employèrent presque tous les mots du *Memorandum* ; et par esprit de tradition, on conserva ce dernier intact et on se contenta d'ajouter — comme on le fait aujourd'hui sans exception — ces clauses perfectionnées, soit en manuscrit, soit à l'aide des papillons imprimés qu'on colle sur la police. Ainsi une étude approfondie du *Memorandum* nous évitera une répétition lors de l'exposé de clauses modernes qui lui ressemblent (*infra*, IV), clauses qu'il

serait, autrement, impossible de comprendre. Pour son commentaire, nous avons jugé la manière doctrinale anglaise de l'exposer comme des plus pratiques ; aussi l'avons-nous adoptée entièrement, en y ajoutant toutefois un plan logique, car il n'y en avait aucun, qui nous permette à la fois d'éviter une simple énumération en ordre chronologique de la jurisprudence et d'introduire certaines notions de la pratique anglaise qui, passées sous silence par la doctrine, sont peu connues sur le continent.

Comme depuis presque un siècle, il est d'usage constant d'introduire en manuscrit à côté de l'expression « *or the ship be stranded* », les mots : « *sunk or burnt or in collision* » (coulé ou brûlé ou en collision) dans le but d'éloigner l'application des franchises lors de l'arrivée d'un de ces événements, nous engloberons directement ces mots dans l'étude de la même clause.

II

Interprétation

A. — LE SENS DES TERMES ET DES FRANCHISES

1° La première difficulté d'interprétation porta sur les désignations de ces intérêts assurables qu'on énumérait en détail (*enumerated articles*). Il s'agissait en effet de savoir, en premier lieu, l'acception des termes à plusieurs sens ; tel le mot *corn* qui signifie entre autres « blé » et « céréales ». D'un autre côté, certaines marchandises qui n'étaient pas expressément énumérées par le texte et qui, pour cela, auraient dû être soumises aux conditions du troisième groupe (*non-enumerated articles*), étaient constamment assurées aux conditions du premier groupe ; d'où, lorsque les usages permirent aux parties de ne plus stipuler expressément les dérogations à l'ordre établi par le *Memorandum*, des contestations judiciaires portant sur l'existence et la force de ces prétendus usages. Au fond toute la jurisprudence en la matière — qu'il serait inutile d'énumérer — se borna à constater ou à nier l'existence d'un usage. Ainsi, cite-t-on que : par *corn*, il fallait comprendre les pois (*peas*), les fèves (*beans*), mais non pas le riz (*rice*) ; que le salpêtre (*salpêtre*) n'était pas inclus dans le mot *salt* (sel) et que *hides* (cuirs) et *skins* (peaux) n'englobaient pas les fourrures (*furs*), etc.⁸. Il est naturel de trouver des décisions quelque peu contradictoires car, ainsi que nous le disions, les Cours se bornaient à donner des so-

(8) Pour les autres mots et la jurisprudence, voy. Park, *op. cit.*, 1^{re} éd., p. 179 ; Marshall, pp. 216, 218 ; Phillips, II, sect. 1764 ; Arnould, II, sect. 883 ; Gow, pp. 178, 179.

lutions de fait, qui n'engendraient aucun principe, sinon celui que tous les termes devaient être interprétés dans leur sens commercial et non pas vulgaire.

2° *Warranted free from average.*

a) Sur la base de cette mention le *Memorandum* est aussi appelé *Free of particular average warranty*. Or, cette expression ainsi que le mot *warranted* sont complètement antijuridiques. En effet, il ne s'agit nullement, ici, d'une « garantie » (*warranty*) au sens que donne à ce mot la jurisprudence et les art. 33 à 41 de la loi de 1906 (*supra*, § 48, II, B, 4°). Comme nous l'avons maintes fois répété au cours de ce commentaire, la terminologie technique des assurances anglaises emploie le verbe *to warrant* dans deux sens complètement différents : Quand son participe passé — *warranted* — est suivi d'une proposition commençant par un autre verbe à l'infinitif, il s'agit d'une véritable « garantie » ; telle l'expression « *warranted to sail in convoy* » (garantie de départ en convoi) que l'on peut alors, correctement, appeler *convoy warranty*. Mais quand après le participe passé du même verbe suivent les mots : *free of* (franc de), on n'est plus dans le cas d'une garantie et le mot *warranted* est pris comme synonyme de « faite » ; et la traduction juridique de l'expression *warranted free of...* est « faite franc de... » ; lorsqu'on ajoute à cette dernière expression le nom d'un risque ou d'un genre de perte on obtient ce qu'on appelle une clause de franchise ; telles, les clauses : *warranted free of capture and seizure*, et *warranted free of average*, que l'on peut littéralement traduire — en supprimant le mot « faite » — respectivement, par : « franc de capture et de saisie »⁹ et « franc d'avaries ».

Pourtant l'habitude de ces appellations incorrectes est tellement fréquente, que du champ des assureurs, auxquels, à la rigueur, l'on ne saurait tenir gré, elle est passée, successivement, dans la loi même — l'expression : *particular average warranties*, en tête de l'article 76 du M. I. A. déroge nettement au sens qu'accordent les articles 33 à 41 de la même loi au terme *warranties* — et puis dans le langage doctrinal. Aussi voit-on, à côté de quelques auteurs qui ont remarqué et critiqué cet état de choses¹⁰, les deux plus grandes autorités du droit anglo-saxon d'assurance maritime, à savoir Arnould et Phillips, employer couramment l'expression « *F. C. and S. warranty* »¹¹ au lieu de « *F. C. and S. clause* ».

(9) A moins que l'on veuille admettre l'acception restreinte du terme « franchise » et prétendre que cette clause est, en réalité, une « exclusion » d'un risque, Danjon, IV, n° 1455, note 1.

(10) Dover, p. 241 ; Gow, p. 264.

(11) Voy. par exemple, que jusque dans la 11^e éd. de Hart & Simey du traité d'Arnould, les clauses *F. P. A.* et *F. C. & S.* figurent sur des pages intitulées *Excepted risks and losses under special warranties* ; vol. II, à partir de la sect. 901 et s.

Et le plus grave résultat de cette confusion fut qu'on put reprocher aux deux auteurs, — avec raison, croyons-nous — qu'ils n'avaient pas entièrement saisi la véritable nature de cette institution confuse et hybride du droit anglais que sont les *warranties*, terme pris, cette fois-ci uniquement dans son sens juridique ¹².

Quoi qu'il en soit, toutes les clauses anglaises modernes et spécialement les conditions de l'Institut, qui stipulent une franchise ou l'exclusion d'un risque, continuent à employer en tête, le mot *warrantes*. Dès lors, la question méritait que l'on s'arrête un instant pour éviter au lecteur la possibilité d'une confusion.

b) En résumé, nous sommes ici en présence d'une clause de franchise et plus exactement — puisque le texte emploie trois fois la même expression — en présence de trois clauses de franchises dont il reste à définir le sens.

La première difficulté porte sur le mot *average* (avarie). En évitant les détails que comporte l'interprétation de ce mot ¹³, qu'il suffise de savoir que, au sens de ces clauses, il signifie toute perte matérielle moindre qu'une perte totale due à un risque couvert ¹⁴. Il nous faut insister sur le fait qu'il ne s'agit là que des pertes matérielles. En effet, comme nous l'avons déjà vu, d'après le droit anglais, les pertes que l'on appelle : *particular charges, suing and labouring charges et salvage charges* — toutes, des variétés d'« avaries particulières en frais » — incombent aux assureurs, même si la police contient une franchise d'avaries ou de tantième (*supra*, § 45, II, 3°).

Sous bénéfice de cette observation, et — pour rendre sa compréhension plus facile — en anticipant quelque peu sur nos explications ultérieures, les trois franchises du *Memo-randum* apparaissent en résumé vouloir signifier :

a) Que, pour les intérêts assurables qui forment le premier groupe, les assureurs ne répondent d'aucune perte matérielle moindre qu'une perte totale. Ainsi, comme le disait Arnould, la première franchise a pour effet de transformer l'assurance des marchandises énumérées au premier groupe en une véritable assurance « contre perte totale, réelle ou présumée, seulement » (*against total or constructive total*

(12) Voy. paroles de l'article de M. Arthur Cohen du N° sur avril 1895 de la *Law Quarterly Review*, dans Gow, p. 264, note 1.

(13) Voy. à ce propos Maclachlan, dans la 6^e édit. du traité de Arnould, pp. 919-926 ; Lowndes, *General average*, précit. p. 11 et s.

(14) Arnould, II, sect. 884, parle de la « perte partielle », tandis que Gow, p. 179, affirme qu'il s'agit là de « pertes moindres que totales » ce qui, comme dans notre définition, est plus correct car le même mot englobe à la fois les pertes partielles et les avaries particulières.

loss only) ou t. l. o.¹⁵. Si l'on tient, de plus, compte de l'expression *unless general or the ship be stranded* (à moins qu'elle ne soit grosse ou que le navire ait échoué), qui complète et fait suite aux mots *warranted free of average*, on peut dès maintenant affirmer que la première partie du *Memorandum* est une véritable clause « franc d'avarie particulière, sauf... » ; ce n'est qu'au cours de nos prochaines explications, en étudiant les événements exceptés et le rapport de causalité entre ces derniers et les dommages, que nous pourrons nous rendre compte en quoi cette franchise d'avaries ressemble ou diffère des clauses « F. P. A. sauf », des principales polices continentales.

β) Que, pour les marchandises énumérées dans le deuxième groupe, ainsi que pour les intérêts classés au troisième groupe (navire, fret, toutes autres marchandises non énumérées dans les premiers groupes, et par argument *a simili*, tout autre intérêt assurable), les assureurs répondent des avaries matérielles du moment que leur montant dépasse, respectivement, 3 ou 5 pour cent de leur valeur réelle, si la police est ouverte, ou de leur évaluation, si la police est évaluée¹⁶. Les deux derniers groupes du *Memorandum* paraissent jusqu'à maintenant, être entachés de deux « franchises de tantième » d'un taux, respectivement différent. Pourtant, dans leur texte, le mot *average* a le même sens que celui de la franchise d'avaries du premier groupe ; et on y trouve aussi l'expression *unless general or the ship be stranded*, signifiant que les franchises de tantièmes ne sont pas applicables aux avaries communes ou lorsque le navire échoue. On peut alors dire — bien que cela n'ait aucune importance — que les dommages aux intérêts assurables du deuxième et troisième groupe, inférieurs à 3 % ou 5 %, sont « franc d'avaries particulières ». Mais nous éviterons cette expression qui prête à confusion, car on pourrait croire que, de même que l'article 10 de la police d'Anvers, la dernière partie du *Memorandum* s'étudie en une clause « F. P. A. sauf » et une franchise de tantième, superposées ; dans le sens que, pour qu'une avarie particulière soit à la charge des assureurs, elle doit, à la fois, provenir d'un des événements exceptés par la clause et être supérieure au taux stipulé. En

(15) Vol. II, sect. 884 ; mais à une seule différence, que remarque le même auteur (note o), à savoir que les *salvages charges*, constituant une perte partielle, ne seraient pas couvertes par une assurance faite expressément : t. l. o. (voy., en effet, *supra*, § 45, I B, 4^o) ; et non pas, comme le soutient M. Audouin, *Les clauses « franc d'avaries »*, Etude précit., Dor., 16, à la p. 15 et 16, à la seule différence que « si comme il arrive le plus souvent, la police contient la clause dite *suing and labouring clause*, les assureurs répondent néanmoins des frais de sauvetage, ainsi que des frais particuliers... » ; car, répétons-le, ce n'est pas à cause de cette dernière clause que les assureurs sont tenus nonobstant toute franchise (*supra*, § 45, I B, 5^o).

(16) Et non pas 3 ou 5 pour 100 de la « somme assurée », comme l'affirme probablement par erreur involontaire, M. Addouin, *op. cit.*, Dor., 16, à la p. 15.

réalité, la clause « franc d'avarie particulière au-dessous de 3 (ou 5) pour cent, sauf... » n'est simplement et uniquement qu'une franchise de tantième, et doit être lue comme signifiant que les assureurs sont responsables de toutes les avaries particulières supérieures à 3 % (ou 5 %), quelle que soit leur cause, et qu'exceptionnellement — de la même manière que les avaries communes — les avaries qui ne dépassent pas le pourcentage, sont payables au cas où le navire viendrait à échouer¹⁷. Si nous avons insisté longuement là-dessus, c'est aussi bien parce que les commentateurs étrangers sont — on ne sait pas bien pourquoi — assez laconiques sur ce détail, que, en évitant les répétitions, pour rendre plus claires nos explications suivantes portant sur les risques et événements exclus de l'application de ces clauses (*infra*, B) et le rapport de causalité en're les événements couverts et le dommage (*infra*, C), explications communes aux franchises d'avarie et aux franchises de tantième. D'ailleurs, ce n'est qu'en tenant compte des susdites précisions, qu'on peut comprendre pourquoi, en Angleterre, les polices contenant la franchise de tantième sont dites « tous risques » ou « toutes avaries », ou, en anglais : *with average* (W. A.) (*infra*, IV, A. 3°). La manière dont jouent les franchises de tantième sera étudiée plus loin (*infra*, III).

B. — RISQUES ET ÉVÉNEMENTS EXCLUS PAR LE MEMORANDUM

1° *Unless general*. — Peu de temps après l'introduction de cette clause dans la police du Lloyd's, un assuré prétendit que cette expression constituait une véritable « condition » d'application de clauses de franchises, dans ce sens que l'assurance était « franc d'avarie » à moins que (*unless*) une avarie grosse ne prenne place, — dans quel cas les assureurs répondraient aussi des pertes partielles. Mais, dans l'affaire *Wilson v. Smith* (1764), 3 Burr. 1550, dont cette contestation fut l'objet, Lord Mansfield débouta la demande de l'assuré et précisa que le mot *unless* signifiait simplement, au sens de cette clause « à l'exception de » (*except*) ; et que, par conséquent, les deux variétés de franchises du *Memorandum* ne s'appliquaient pas aux pertes avaries communes. En d'autres mots, comme on l'affirma dans un autre arrêt, l'expression « *free of average unless general* » (franc d'avarie à moins qu'elles ne soient grosses) équivaut à « *free of particular average* »¹⁸. D'un autre côté,

(17) Ce système original n'a d'autre équivalent, dans les polices continentales, que la « combinaison » qui résulterait de la réunion des art. 8 et 10 avec l'art. 11 de la police d'Anvers (Clauses de 1900).

(18) Lord Justice Fry, dans *Price v. The A 1 Ships Small Damage Ass.* (1889), 22 Q. B. D. 580.

nous l'avons déjà dit, d'après l'article 76-2° du M. I. A., les pertes avaries particulières en frais (*particular charges*), les indemnités pour sauvetage (*salvage charges*) et les dépenses faites en vertu de la clause « d'agir et de travailler » (*suving and labouring charges*) sont à la charge des assureurs notwithstanding toute franchise d'avaries ou d'indemnité (*supra*, § 45, I. B., 4° et § 45, II, A., 3°). Tenant compte de ces limites précises et consacrant le langage des assureurs, la Règle 13° des *Rules for construction of Policy*, de l'Annexe I du M. I. A., stipule que :

« L'expression « avarie sauf avarie grosse » (*average unless general*) signifie une perte partielle de l'objet assuré autre qu'une perte avarie grosse et ne comprend pas les charges particulières (*particular charges*). »

Ajoutons, pour mémoire, que cette exception à l'application du *Memorandum* joue aussi bien pour les pertes matérielles (*general average sacrifice*) que pour les dépenses extraordinaires (*general average expenditure*) à la suite d'un acte classé en avarie commune, puisque les deux pertes sont également incluses, aux dires de l'article 66 du M. I. A., dans l'expression : « perte avarie grosse » (*general average loss*).

2° *Le recours de tiers*. — Le *Memorandum* ne stipule rien sur la question de savoir si les franchises d'avaries ou de tantième sont applicables à ce risque. Sur le continent, hors le cas où la loi ou la police contiennent quelque mention spéciale à ce propos¹⁹, ce problème est encore à partager la jurisprudence et la doctrine²⁰. La doctrine anglaise est muette à ce sujet et, à notre connaissance, il n'existe aucune jurisprudence sur cette question. Il est classique de résoudre le doute suivant le fait si on peut ou non qualifier le recours de tiers d'avarie, ou, pour nous en tenir au *Memorandum*, d'« avarie particulière ». Si l'on commence par cette analyse, on constate d'abord, que ni la police du Lloyd's, ni les clauses de l'Institut ne peuvent fournir quelque argument pour ou contre, pour le simple motif qu'en Angleterre, il n'est pas habituel de diviser la police ou les conditions d'assurances en sections, titres ou chapitres. En échange, c'est le *Marine Insurance Act* de 1906 qui procède justement à cette division. Or, l'étude de la loi nous permet d'observer que : l'article 74, intitulé : *Liabilities to third*

(19) Tel est le cas, pour la loi, de l'art. 201 des Lois coordonnées belges, d'après lequel il semble que les clauses de franchises sont applicables, Smet, n° 448 ; et pour la police, l'art. 17 de la Police française sur corps, de 1928, d'après lequel il résulterait clairement que le recours de tiers n'est pas plus à la charge des assureurs en cas de clause « F. P. A. sauf », Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, pp. 7 et 12.

(20) Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, pp. 6 et 7.

parties, est classé dans une section portant le titre *Measure of Indemnity* ; et qu'en dehors de ce dernier article, le recours des tiers n'est mentionné à nul autre endroit de la loi. Son absence parmi les dispositions consacrées à la perte partielle (*partial loss*) — bien que d'après le M. I. A. une perte ne peut être que partielle ou totale (art. 56-1°) — et, spécialement, de l'article 64 consacré à l'avarie particulière, nous prive, donc, de toute réponse qu'une telle analyse voudrait chercher. D'un autre côté, l'article 76 de la même loi résume clairement, sous le titre de *Particular average warranties*, l'effet des franchises d'avaries et de tantième et les pertes qui restent quand même à la charge des assureurs ; or, ici, pas plus qu'ailleurs, rien n'est dit à propos du recours de tiers.

Sommes-nous là en présence d'un oubli involontaire de la part du législateur, ou ne s'agit-il, au contraire, que d'une omission faite à propos et dans un but bien établi ? C'est la réponse à cette question qui permet, à notre avis, de résoudre le problème qui nous préoccupe, pour ce qui est tout au moins du droit anglais. Or, à ce propos, il ne fait aucun doute que l'omission est volontaire. En effet, comme nous l'avons largement montré dans une section précédente, en Angleterre il a été toujours admis que les assureurs ne sont responsables du recours de tiers que moyennant une convention expresse (*supra*, § 41, I. A. 1°). Pour ce qui concerne spécialement la responsabilité envers les tiers du fait de l'abordage, cette stipulation expresse est constituée justement, par la *Running-Down Clause* (R. D. C.), que l'on attache depuis longtemps à toute police anglaise sans exception. Mais, lors de l'étude de cette dernière clause, nous avons vu que la jurisprudence anglaise l'interprète, le plus strictement possible, comme un contrat absolument séparé de la police ordinaire, et l'analyse en une assurance de responsabilité et non pas d'indemnité. Ainsi, conséquence logique de cette conception, elle décide que : sauf stipulation contraire, l'assureur est responsable jusqu'à concurrence du montant dont l'armateur est tenu envers les tiers (cf. art. 74 du M. I. A.) ; que la faillite de l'assuré n'empêche pas que l'assureur soit tenu au montant complet du recours de tiers (*supra*, § 41, I. B. 4°) ; et, surtout, que la clause *Free of capture and seizure* de la police ordinaire ne pouvait avoir aucun effet sur la clause R. D. C., puisque cette dernière constituait un contrat séparé (*supra*, § 41, I. B. 11°).

Cette dernière solution, ainsi que toutes les autres observations déjà faites, permettent, à notre sens, d'affirmer que l'application du *Memorandum* au recours de tiers ne se justifie nullement en droit anglais.

Pour qu'il en soit autrement — et c'est là un dernier ar-

gument, basé sur l'intention des parties — il faudrait que le *Memorandum* le stipule clairement puisque la perte par recours de tiers n'est, dans le langage des assureurs eux-mêmes, jamais appelée une « avarie » ; ou, ce qui revient au même, que la clause R. D. C. stipule expressément qu'elle est sujette à la *Memorandum clause*, de la même manière que cela est fait pour toute clause « matériellement », sinon juridiquement, additionnelle ; tel est le cas de la *Inchmaree clause* de l'Institut, où l'on trouve la mention : *subject to the free of average warranty* (*supra*, § 41, II, B, 4°).

Comment expliquer alors le silence de la doctrine, l'absence de toute jurisprudence et l'attitude de la pratique ?

A cela, il faut répondre que l'Angleterre représente, en la matière, le fort curieux exemple d'un pays où le problème a toujours existé du côté théorique et n'a presque jamais pu se poser sur le terrain pratique !

En effet, le *Memorandum* fut introduit en 1749 et la clause R. D. C. ne fut conçue qu'en 1836, l'année même où le célèbre arrêt De Vaux v. Salvador, 4 A. & E. 420, décida que les assureurs ne répondaient du recours de tiers que moyennant une convention expresse. L'on ne sait pas pourquoi, pendant la période entre ces deux dates, il n'y eut aucune contestation judiciaire sur la question, car il est certain que les assureurs, sans savoir qu'ils n'étaient pas juridiquement obligés, payaient le recours des tiers. L'occasion d'un conflit entre l'indemnité payée de ce chef et le *Memorandum* ne devait, depuis, jamais se présenter. Car — ainsi qu'il résulte de l'exposé d'un jugement de 1893 — quelque vingt ans après l'introduction de la clause R. D. C., on pouvait déjà constater un usage constant suivant lequel le nombre des événements exceptés par le *Memorandum* était substantiellement agrandi²¹. A cet effet, on introduisait en manuscrit, après le terme *stranded*, les mots *sunk, burnt or in collision* ; et cette mention fait aujourd'hui partie de toutes les clauses imprimées de l'Institut qui imitent, complètent ou remplacent l'ancienne rédaction du *Memorandum* (*infra*, IV). Lorsque, à tout cela, on ajoute le fait que les clauses modernes anglaises équivalentes aux « franc de toutes avaries » continentales stipulent expressément la responsabilité de l'assureur pour les recours de tiers, l'on comprend très bien pourquoi, le problème qui nous occupe est, en fait, absolument inconnu dans ce pays.

3° *Or the ship be stranded*. — « Echouement, dit Emérigon, c'est lorsqu'un vaisseau passe sur un bas-fond ou un banc de sable où il touche et est arrêté parce qu'il n'y a pas assez d'eau pour le soutenir à flot, ce qui, pour l'ordinaire,

(21) Justice Barnes dans *The Glenlivet* (1893), 9 T. L. R. 360.

le met en grand danger et même le brise et cause sa perte s'il n'est pas assez heureux pour s'en tirer »²².

Si nous ne faisons pas exception à ce véritable usage de citer l'opinion du grand Emérigon, c'est uniquement pour signaler — autre preuve de son influence en Angleterre — le troublant rapprochement à dégager de la comparaison entre ces paroles et celles que prononça Lord Ellenborough, en 1816, lors de la plus fameuse jurisprudence anglaise sur le sens du même terme. *M' Dougle v. Royal Exchange Assurance Co.*, 4 Camp. 283 :

« Je suis d'avis que, dans le sens purement légal, l'échouement implique un arrêt (*settling*) du navire, quelque interruption ou arrêt du voyage, tel qu'il puisse être considéré *pro tempore* comme brisé ; duquel accident beaucoup de dégât souvent peut arriver ».

Autour de cette sentence ainsi que de précisions données par le même juge, en d'autres affaires, s'est construite toute l'interprétation jurisprudentielle anglaise relative à l'échouement, interprétation dont nous dégagerons les traits les plus saillants, mais d'une manière extrêmement brève, car la question est par ailleurs déjà parfaitement connue²³.

a) Il doit y avoir heurt (*striking*) sur le fond, mais il est indifférent si cela a lieu sur un bas-fond ou sur un banc de sable, des rochers, ou sur des pilotis²⁴. Mais, sous certaines réserves qui seront indiquées plus bas, il n'est pas nécessaire qu'il y ait d'abord heurt ; ce qu'il faut en premier lieu c'est le contact avec le fond (*to take the ground*), ce qui se produit habituellement là où la quille (*keel*) touche le fond de la mer ; cela peut se faire, soit d'une manière brusque : heurt (*striking*) sur le fond ou tout autre objet s'y trouvant²⁵, ou jet sur la côte (*fouled or driven ashore*), ou sur une plage (*beaching*), soit d'abord par simple contact (*taking the ground*) et puis par le heurt de toute autre partie du navire avec le fond ou tout autre objet, comme il arrive quand, après un échouage, le navire tombe sur les flancs (*fall on her broadside*).

b) Mais ni le heurt ni le contact avec le fond ne sont suffisants pour qu'il y ait *stranding*. Il faut encore que le navire soit immobilisé. « Ce n'est pas, disait Lord Ellenborough, seulement le fait de toucher le fond qui constitue l'échouement. On ne tient aucun compte si le navire touche et

(22) *Op. cit.*, tome I, ch. XII, sect. 13.

(23) Voy. Observations pour l'arrêt de la Cour d'appel (2^e circuit) des Etats-Unis, du 16 mars 1925, *Dor*, 12, 160, p. 172 et s. ; Audouin, *op. cit.*, *Dor*, 16, p. 23 et s.

(24) *M' Dougle v. Royal Exchange Ass. Co.*, précité ; *Dobson v. Bolton* (1799) cité par Paris, *op. cit.*, I, 239 ; *Harman v. Vaux* (1813), 3 Camp. 429 ; *Becker v. Towry* (1816), 1 Stark. 436 ; *Rayner v. Godmond* (1821), 5 B. & Ald. 225.

(25) Y compris l'épave (*wreck*) d'un navire ; mais si l'épave a encore la qualité juridique de navire, il n'y a plus *stranding* mais abordage (*collision*), *supra*, § 41, I. B 2^o.

s'en va. Dans ce derniers cas, le navire ne s'est jamais trouvé dans un état immobile (*quiescent state*) ; mais s'il est poussé sur la côte, ou jeté sur un écueil et qu'il reste quelque temps sur le fond, cela est échouement et le degré du dégât qui peut s'ensuivre est indifférent » ; paroles que ce juge prononça lors d'une affaire où il décida qu'un navire qui montait un fleuve à marée et qui, rencontrant une tempête, fut jeté poupe avant (*stern foremost*) sur un fond vaseux, était échoué ; bien qu'il ne subit de ce fait aucun dommage et que deux heures après son immobilisation il put, à l'aide du flux, continuer sa course²⁶. Mais pour le cas d'un navire qui, à la sortie d'un port, heurta un rocher et — bien qu'il se trouva en danger car couché complètement sur un côté (*fall over on her beam ends*) — fut remis à flot une minute et demie après, et put continuer son voyage, le même juge décida le contraire : « Pour employer une expression vulgaire, qui a trait au sujet, si le navire « touche et part » (*touch and go*), il n'y a pas d'échouement. Il ne suffit pas que le navire s'appuie quelques moments sur l'extrémité des baux (*beams*). Chaque heurt (*striking*) doit obligatoirement produire un retard dans la marche du navire. Si, par la force des éléments, il est jeté à terre et y reste immobile, il est indifférent que cela soit sur des pilotis, sur des rochers ou sur le fond de la mer ; mais il n'en est point ainsi d'un simple heurt, quel que soit l'endroit où il se produit »²⁷. Ainsi, sur ce point, la jurisprudence anglaise est semblable à celle du continent, où l'on exclue le « talonnement » et l'on décide que, pour qu'il y ait échouement, il faut un arrêt du navire ou, comme on dit en termes maritimes, qu'il ait « cassé son erre »²⁸ ; expression dont l'équivalent anglais serait : *complete stowage*.

La jurisprudence américaine ne diffère guère de la jurisprudence anglaise²⁹.

La position du navire échoué n'a aucune importance. On avait suggéré, dans le temps, que pour qu'un navire soit considéré comme *stranded* il faudrait « que son centre de gravité soit supporté par le fond »³⁰. Mais, fort heureusement, la jurisprudence ne fit jamais sienne cette condition techni-

(26) *Harman v. Vaux* (1813), précit. ; et non pas dans *Baker v. Towry* (1816), précité comme le prétend Gow, *op. cit.*, p. 181 ; *contra*, *Baring v. Henkle* (1801) citée par Marshall, I, 232 ; mais cette affaire, antérieure aux décisions de Lord Ellenborough, est sévèrement critiquée par la doctrine et la jurisprudence, Arnould, II, sect. 888 et note (m).

(27) *M' Dougle v. Royal Exch. Ass. Co.*, précit.

(28) Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, p. 24 ; pour le droit comparé voy. Observations précit., Dor, 12, p. 173 et s.

(29) *Lake v. Columbus Ins. Co* 13 Ohio 48 ; *London Ass. v. Companhia de Moagens* (1897), 167 U. S. 149 ; *Lehigh & Wilkesbarre Coal Co. v. Globe & Rutgers Fire Ins. Co.* (1925), Amer. M. C. 717 ; Dor, 16, 160. Pour la jurisprudence ancienne voy. Parsons, *op. cit.*, 632 ; Phillips, II, sect. 1758.

(30) *Baily, General average*, 2^e éd. Londres 1856, p. 180.

que, d'ailleurs bien imprécise ; car, comme le remarque Gow, s'il en était ainsi, on ne pourrait jamais parler d'un *stranding* dans le cas d'un navire fermement coincé entre des rochers seulement par l'étrave et le talon, le reste de sa quille étant dégagé ; ou de celui qui serait attaché comme sur un pivot par un récif qui l'aurait éventré (*to bilge*) — d'où l'expression américaine de *bilging*, correspondant à la fracture du bouchain — à gauche ou à droite de la quille³¹.

c) Il faut enfin, pour qu'il y ait échouement, que ce soit dans des circonstances extraordinaires et imprévues que le navire ait touché le fond et interrompu son mouvement. « Quand un navire, disait Lord Tenterden, touche le fond, dans le cours ordinaire et usuel de sa navigation et de ses manœuvres, dans un fleuve ou un port à marée, soit au reflux, soit par suite du manque d'eau, de façon à ce qu'il puisse flotter à nouveau à marée haute ou au retour du flot, un tel événement ne sera pas considéré comme un échouement »³². Il faut voir dans ces mots la même distinction que l'on fait dans la jurisprudence continentale entre l'échouement et l'échouage³³. Remarquons, pourtant, qu'il n'y a pas d'équivalent terminologique anglais précis pour cette dernière expression. En effet, le terme : *grounding* que l'on prétend signifier « échouage » est plutôt employé par la pratique ; la jurisprudence et la doctrine³⁴ n'ont pas encore trouvé nécessaire de lui donner quelque nom spécial ; on n'y dit jamais « tel accident est un *grounding* », mais « tel contact avec le fond (*a taking of the ground*) constitue ou ne constitue pas un *stranding* ».

Quoi qu'il en soit, de même que pour l'échouement, du moment que le navire fait une manœuvre d'échouage, dans le cours ordinaire de sa navigation, il importe peu que tel acte soit réussi ou qu'au contraire il ait eu pour conséquence une avarie au navire ou à la cargaison. Ainsi, il a été jugé qu'il n'y avait que échouage, et non pas *stranding*, dans le cas d'un navire qui avait mouillé le long d'un quai à Cork (port à marée) où, de la manière habituelle à tous les navires qui entraient dans ce port, il toucha le fond trois fois de suite, bien que la dernière fois il se coucha complètement sur un côté et avaria la coque et la cargaison (assurée « F. P. A. sauf ») avant d'être remis à flot par la deuxième marée haute qui suivit cet accident³⁵ ; et qu'il en était de même

(31) Gow, p. 181 ; même critique faite par Lowndes, *Insurance*, précit., p. 197 ; Mc Arthur, *The Contract*, précit., p. 290.

(32) Wells v. Hopwood (1832), 3 B. & Ad. 34 ; rappr. art. 853 C. com. allemand ; Cond. gén. Ass. allemandes, de 1919, sect. 114-20.

(33) Observations précit., Dor, 12, pp. 174-177.

(34) Ainsi, dans la 11^e édit. du traité de Arnould, on ne trouve jamais le mot *grounding*.

(35) Hearne v. Edmunds (1819), 1 Brod & B. 388.

d'un navire qui, ayant accompli la manœuvre habituelle d'échouage pendant la marée basse, heurta un objet dur placé sur le fond à l'endroit même où le capitaine du port lui avait demandé de faire cette manœuvre³⁶.

« Mais si le contact avec le fond, continua Lord Tenterden, dans l'arrêt *Wells v. Hopwood*, précit., prend place dans des circonstances de temps ou de lieu extraordinaires, à raison de quelque événement inusité et accidentel, un tel fait est un *stranding* au sens du *Memorandum* »³⁷. La question de savoir ce qui constitue une circonstance extraordinaire ou un événement inusité, etc., dépend d'une simple interprétation de fait ; et à ce propos la jurisprudence anglaise s'est montrée, d'ailleurs, très libérale. On considère, bien entendu, comme échouement le fait que le navire est volontairement jeté sur un banc de sable, afin d'éviter qu'il ne coule par suite d'une grosse avarie fortuite³⁸. Mais le simple fait que le contact avec le sol a lieu d'une manière imprévue suffit pour que les avaries subies de ce fait soient considérées comme résultant d'une *stranding*, même si le navire voulait accomplir un simple échouage. Il en est ainsi par exemple, quand le navire heurta durement le sol à cause de l'entrée brusque dans le port d'une forte houle de fond³⁹, ou s'il glisse dans un trou dont on ne soupçonnait pas l'existence⁴⁰, et même si le navire à l'échouage se renverse lors d'une marée basse par suite de la rupture de l'aussière avec laquelle on l'avait amarré⁴¹.

d) Du moment que les trois conditions susdites sont réunies, il importe peu de savoir si le navire a été ou non endommagé par l'échouement⁴².

Ce détail nous semble avoir été, jusqu'ici, très peu compris soit, en général, soit, et surtout, dans les divers commentaires du droit anglais⁴³.

En effet, ce que l'on oublie le plus souvent est que nous ne sommes pas là uniquement à la recherche d'une définition technique de l'échouement, mais encore devant l'interprétation d'une clause « F. P. A. sauf » applicable aussi bien au corps qu'aux autres intérêts assurables. Or, s'il est évident

(36) *Kingsford v. Marshall* (1832) 8 Bing. 458 ; *Magnus v. Buttemer* (1852) 11 C. B. 876.

(37) Voy. aussi les paroles identiques du Chief-Justice Tindal, *Kingsford v. Marshall*, précit., pp. 463, 464 ; Justice Parke dans *Wells v. Hopwood* précit., p. 29 ; idem, aux Etats-Unis, *Potter v. Suffolk, Ins. Co.* (1835), 19 Féd. Cas. n° 11, 339.

(38) *Barrow v. Bell* (1825), 4 B. & Cr. 736 ; *De Mattos v. Saunders* (1872), L. R. 7 C. P. 570.

(39) *Fletcher v. Inglis* (1819), 2 B. & Ald. 315.

(40) *Letchford v. Odham*, 5 Q. B. D., 538 ; cf. *Wells v. Hopwood*, précit. ; *Corocan v. Gurney* (1853) 22 Q. B. 113.

(41) *Carruthers v. Sydebotham* (1815), 4 M. & S. 77 ; *Bishop v. Pentland* (1827), 7 B. et Cr. 219.

(42) Lord Ellenborough, dans *Harman v. Vaux*, précit. ; et *Baker v. Towry*, précit.

(43) Observations précit, sous Dor, 12, p. 175.

que, dans l'assurance corps, il ne peut y avoir indemnité lorsqu'il n'y a pas de dommage, il n'en est pas ainsi en cas d'assurances sur facultés ou fret. Il se peut très bien que, lors d'un échouement, le navire ait subi un choc sans aucune conséquence, mais que les marchandises soient, au contraire, avariées; ou bien que les opérations du sauvetage aient été d'une durée assez longue pour que l'armateur perde son fret, en tout, ou en partie. Pourtant, dans tous ces cas, il y aurait bien eu échouement et, la clause « F. P. A. sauf » ne jouant pas, un droit à indemnité pour l'assuré.

Lorsque l'on passe de ces considérations d'ordre général, et applicables à tous les pays, à l'étude du droit anglais, on s'aperçoit que cette observation a beaucoup plus de force, puisque la règle y est interprétée d'une façon absolue. En effet, dans ce dernier pays, le simple fait qu'il y a échouement éloigne l'application des franchises d'avaries ou de tantième, aussi bien pour le corps que pour les facultés, et les assureurs deviennent responsables de toutes les avaries particulières qui se sont produites dans le même voyage, même si elles ne sont pas dues à cet échouement et même si elles se sont produites avant ou après cet accident; mais cette interprétation originale n'est, ici, relevée que pour mémoire, car nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet (*infra*, C.). Rappelons enfin que si la même règle est, en principe, applicable au fret, les polices anglaises portant sur cet intérêt donnent lieu à quelques difficultés par le fait qu'elles contiennent d'habitude une clause qui exclue toutes les conséquences du retard (*delay*), même si ce dernier provenait d'un risque couvert; mais sur ce point il suffit simplement de se rapporter à nos explications antérieures (*supra*, § 42, IV).

e) Pour en finir, remarquons aussi que d'après le *Memorandum* les franchises ne cessent de s'appliquer qu'en cas d'échouement du « navire ». Par conséquent, les assureurs ne sont pas responsables de l'avarie particulière aux marchandises se trouvent dans des allèges ou des embarcations, lorsque pendant les opérations de déchargement ou chargement du navire ces allèges ou embarcations avaient échoué⁴⁴.

Cet inconvénient fut supprimé par l'introduction d'une clause spéciale, dite *lighterage clause* (voy. *supra*, § 33, III, C); la clause « F. P. A. sauf » de l'Institut, qui remplace aujourd'hui le *Memorandum* de la police du Lloyd's stipule expressément, comme nous le verrons bientôt, que la franchise d'avarie s'applique séparément à chaque allège ou embarcation (*infra*, IV, A).

(44) *Hoffman v. Marshall* (1835), 2 Bing N. C. 383.

4° *Sunk*. — Dans l'affaire du *Glenlivet*, en 1893, le juge Barnes déclara que durant les trente dernières années avant cette date, il était d'usage constant de porter à trois le nombre des événements exceptés du Memorandum, par l'introduction des mots : *sunk* (coulé) et *burnt* (brûlé) après le mot *stranded* ⁴⁵.

Sur la question de savoir quand un navire peut être considéré comme coulé, il n'existe jusqu'à nos jours qu'une seule décision : Bryant et May v. London Assurance (1886), 2 T. L. R. 591. Dans cette affaire il s'agissait d'un navire qui arriva à son port de destination juste au moment où il allait disparaître sous les flots ; l'eau avait pénétré dans les cales et s'il s'était encore maintenu flottant ce ne fut que grâce à la nature de sa cargaison : un chargement de bois. L'assuré prétendait qu'au sens du *Memorandum* il y avait *sinking*, car le navire avait coulé pour autant qu'un navire avec un chargement de bois pouvait couler. Mais la cour débouta cette demande et décida que le navire ne pouvait pas être considéré comme coulé puisqu'il avait pu atteindre le port et que des témoignages recueillis il résultait que si la cargaison avait été plus saturée d'eau, le navire aurait pu disparaître complètement sous les flots.

Il semble donc qu'il n'y a *sinking* que lorsque le navire ne peut plus naviguer, et s'il est en mer, atteindre le port, et que la submersion soit aussi complète que le permet la nature de sa cargaison et les circonstances ; il faudrait que la submersion soit d'une telle nature, disait Gow, « que, en employant les paroles de Lord Ellenborough dans *M'Douglas v. Royal Exchange* (N. A. précitées à l'occasion de l'échouement), le navire puisse *pro tempore* être considéré comme *wrecked* » ⁴⁶. Le rapprochement, que l'on fait parfois, entre le mot *sunk*, et l'expression « naufrage » des clauses « F. P. A. sauf » du continent, est dès lors parfaitement judicieux, tant en ce qui concerne le droit anglais, que sur le véritable sens qu'il faut accorder au mot « naufrage » dans l'interprétation de ces clauses en général ⁴⁷.

5° *Burnt*. — Le sens de ce mot n'a pas été, non plus, sans donner lieu à des difficultés, puisque, pour que le *Memorandum* ne joue pas, il fallait que le « navire » ait brûlé ou, tout au moins été envahi par le feu. Or, dans l'assurance facultés, il se peut très bien que la cargaison brûle sans que le feu se propage au navire ; en effet, pour n'en prendre qu'un exemple, ce cas s'est souvent présenté lors de cargaisons de farine, de blé ou de maïs. En de pareilles hypothèses, la pratique anglaise semble avoir pendant longtemps unanimement admis la distinction suivante : Si la cargaison brûlait sans que le

(45) (1893), 7 Asp. M. C. 395.

(46) Gow, p. 185 ; cf. Arnould, II, sect. 891.

(47) Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, pp. 26-27.

feu ait détruit tout ou partie du navire, les assureurs refusaient de payer toute avarie, autre que la perte totale ; ils se considéraient, au contraire, obligés pour toute avarie particulière à la cargaison si, à la suite d'un tel incendie, le feu s'était propagé au navire ou à une partie du navire, ne serait-ce simplement qu'à une cabine, ou au plancher d'un pont ⁴⁸. Mais l'unique fois où les tribunaux anglais eurent à connaître de cette interprétation, ils la repoussèrent complètement. Dans l'affaire du *Glenlivet*, le feu s'était déclaré au cours du voyage, mais il fut localisé dans les soutes à charbon où, avant d'être éteint, il avaria légèrement les plaques de fer de la coque. La présente action portait sur les dommages subis par la cargaison à la suite de l'échauffement. La Cour du Banc de la Reine repoussa la demande de l'assuré, considérant que l'incendie d'une partie du navire n'était pas suffisant ⁴⁹. La Cour d'Appel confirma ce jugement mais admit, au contraire, que, dans certains cas, le feu à une partie du navire suffisait pour considérer le navire comme *burnt* ; elle ajouta, toutefois, que l'interprétation devait en être une pure question de fait laissée à la libre appréciation du juge du fond. Le jugement de leur collègue, Lord Justice Lindley, est beaucoup plus précis car il posa le principe que, pour qu'il y ait *burning*, au sens de la clause, il fallait que l'incendie eût atteint le navire dans ses parties essentielles (*substantial*) ; manière de voir que l'on appelle dès lors, la règle de l'incendie substantiel (*principle of substantial burning*) ⁵⁰. Il est à remarquer que cette interprétation est assez différente de celle admise pour le *stranding*, car pour ce dernier événement, il importait peu que le navire ait ou non subi des dégâts. Pour atténuer la rigueur de ce système, les assureurs commencèrent alors à introduire les mots : *or in fire* après le mot *burnt*. Mais il est fort douteux, comme on l'a très bien fait remarquer, que ces mots puissent changer quelque chose à la question, car on ne voit pas très bien pourquoi on ne leur appliquerait pas le principe de l'« incendie substantiel » ⁵¹. La jurisprudence anglaise ne s'est pas encore prononcée sur la matière. Par contre, aux Etats-Unis, on trouve une décision d'une Cour de Circuit, qui interpréta les mots : *on fire*, de la même manière que le faisait, avant l'affaire du *Glenlivet*, la pratique anglaise, *Thames and Mersey Mar. Ins. Co. v. Pacific Creosoting Co.* (1915), 223 Fed. R. 561.

Signalons pourtant, que la clause moderne « F. P. A. sauf »

(48) Gow, p. 186.

(49) (1893), 9 T. L. R. 360.

(50) (1894), 10 T. L. R. 97 ; pour la jurisprudence française, voy. Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, p. 22.

(51) Gow, p. 186, note 2.

de l'Institut a adopté cette modification mais d'une manière dont l'efficacité diffère, à notre avis, suivant qu'il s'agit des conditions pour l'assurance du corps et pour fret, ou des conditions pour celle des facultés (voy. *infra*, IV).

6° *Collision*. — Ce mot que l'on ajoute habituellement — depuis bien plus d'un demi-siècle — à l'énumération des événements exceptés du *Memorandum*, comporte la même interprétation que celle que nous avons exposée lors de l'étude de la *Running-Down Clause*, à laquelle il suffit de se référer (*supra*, § 41, I, B. 2°).

C. — RAPPORT DE CAUSALITÉ ENTRE L'ÉVÉNEMENT COUVERT ET LE DOMMAGE

1° L'arrivée de l'un des susdits événements prévus par le texte du *Memorandum* a pour effet, disions-nous, d'éloigner l'application des franchises, ou, comme l'on dit en anglais : *to break the warranties*. Lorsqu'on se rappelle le but de l'introduction des franchises on s'explique facilement le régime de faveur dont bénéficient les événements exceptés. Il semble alors tout naturel de décider que, la non responsabilité des assureurs pour les avaries particulières étant la règle, seules les avaries particulières résultant de ces événements peuvent être mises à leur charge.

Mais c'est un fait connu — aussi insisterons-nous peu là-dessus — que la jurisprudence anglaise n'a jamais admis cette interprétation. La première décision sur la question fut rendue, il y a presque deux siècles, dans l'affaire *Cantillon v. London Assurance* (1754), citée dans 3 Burr. 1553, où il fut décidé qu'un *stranding* donnait droit à l'assuré à une indemnité pour toutes les pertes arrivées « après » ou « avant » l'accident. A la suite de cette décision, nous dit Gow, les deux uniques compagnies à charte qui existaient en Angleterre à cette époque, supprimèrent complètement l'expression : *or the ship be stranded*, de leurs polices⁵². Mais quelques années après intervint une décision statuant dans un sens absolument contraire⁵³. Ce ne fut qu'en 1797, lors de l'affaire *Burnett v. Kensington*, 7 T. R. 210, que la jurisprudence anglaise se fixa définitivement du côté de l'interprétation qu'avait déjà donnée la première d'entre les susdites décisions. Dans cette dernière affaire, il s'agissait d'un navire qu'on avait volontairement fait échouer pour éviter sa perte à la suite d'une voie d'eau produite par le heurt avec un rocher ; la cargaison subit des avaries importantes, mais comme on le prouva par la suite, à cause de la voie d'eau et nullement

(52) Gow, p. 154.

(53) *Wilson v. Smith* (1764), 3 Burr. 1550.

par le fait de l'échouement. La Cour, après de longues délibérations, condamna les assureurs, considérant qu'il fallait interpréter le *Memorandum* à la lettre : l'expression « franc d'avaries sauf si le navire échouait », ayant été introduite justement pour éviter tout doute et difficulté quant à la cause de la perte. Ce qui fait l'importance de cet arrêt, ce sont les considérations du jugement et non pas la solution, car comme on l'a déjà fait observer, dans l'espèce, l'échouement, bien que subséquent, était jusqu'à un certain degré en connexion avec la perte, car les deux avaient eu la même cause ⁵⁴. Mais Justice Grose posa en principe « que, si un navire échoue sans qu'il résulte aucun dommage pour la cargaison, et que, par la suite il rencontre de très gros temps au cours desquels la cargaison subit une avarie de 90 % de sa valeur, les assureurs sont responsables de cette perte » ⁵⁵. Cette interprétation fut suivie et complétée, par la suite, par trois autres décisions où les tribunaux anglais déboutèrent la prétention des assurés d'invoquer le même bénéfice pour des marchandises avariées au cours d'un voyage où le navire, après les avoir déchargées à leur port de destination, s'était échoué ⁵⁶. Toutes ces décisions ont été confirmées par la Règle 14° du M. I. A. de 1906 qui stipule que :

« Quand le navire s'est échoué, l'assureur répond de pertes exceptées, alors même que la perte n'est pas attribuable à l'échouement, pourvu qu'au moment de l'échouement le risque courre et si la police est sur facultés, que les marchandises endommagées se trouvent à bord. »

Il est évident que cette disposition n'est qu'un exemple, et que le même principe s'applique aux autres événements exceptés.

2° Pour éviter cette interprétation, la pratique s'est ingéniée à trouver des clauses qui devaient exprimer clairement l'intention des assureurs de ne répondre que des pertes causées par l'événement couvert. Parmi la grande variété des clauses rédigées, dans ce but, citons, comme des plus usuelles :

Warranted free of particular average... but nevertheless, when the ship be stranded, etc..., underwriters shall pay the damage occasioned thereby.

« F. P. A. ...mais néanmoins, si le navire échouait, etc..., les assureurs payeront les pertes ainsi occasionnées... »

Cette rédaction fait aujourd'hui partie des clauses de l'Institut, seulement comme franchise de tantième pour les condi-

(54) Arnould, II, sect. 886.

(55) 7 T. R., pp. 223-224 ; mots que l'on expose à tort comme le contenu de l'affaire : Audouin, *op. cit.*, Dor, 16, p. 31.

(56) Roux v. Salvador (1835), 1 Bring. N. C. 536 ; (1836) 3 *ibid.* 266 ; Thames et Co. Ins. Co. v. Pitts (1893), 1 Q. B. 476 ; The Alsace Lorraine (1893), p. 209.

tions corps (*infra*, IV, B). Pour l'assurance facultés, la clause « F. P. A. sauf » de l'Institut diffère aussi, sur ce point, du *Memorandum*. Il existe encore à l'usage des assureurs une clause, la plus parfaite de toutes, que l'on emploie souvent dans l'assurance de certaines denrées spécialement périssables, qui, sans une prime spéciale, seraient autrement couvertes seulement contre la perte totale : F. P. A. *unless caused by stranding, etc...*, que l'on rencontre parfois dans les *slips* désignée, en abrégé, sous les lettres F. P. A. u. c. c. b., qui signifie : « F. P. A. à moins que ces avaries ne soient causées par l'échouement, etc... ». Dans l'assurance du fret, et même des marchandises, les clauses de tantième les plus récentes — comme celles des conditions de l'Institut — conservent la même rédaction en ce qui concerne les deux premiers événements, *stranding* et *sinking*, mais stipulent, l'on ne sait pas bien pourquoi, que « les assureurs payeront tout dommage ou perte causés par le feu, ou collision » ou, quelquefois, « les assureurs payeront tout dommage et perte qui peuvent raisonnablement être attribués au feu ou à la collision » (Voy. texte *infra*, IV, C).

III

Les "percentage clauses" ou franchises de tantième

A. — OBJET ET EFFETS DE LEUR INTRODUCTION

1° Nous avons déjà observé que, d'après Stevens, les franchises de tantième furent introduites dans le double but : d'empêcher les petites réclamations et de constituer une véritable retenue sur l'indemnité, la déduction devant représenter l'expression moyenne du déchet de route, usure et fatigue habituelles, etc. Mais aujourd'hui les franchises de tantième — que l'on appelle, soit *franchise clauses*, soit *percentage clauses* et alors, suivant les taux indiqués par le *Memorandum*, respectivement : *The 5 per cent clause*, ou *The 3 per cent clause* — ne représentent plus qu'une simple fin de non-recevoir aux réclamations des assurés pour des avaries particulières au-dessous du taux stipulé par la police. En effet, quand un des événements exceptés vient à arriver, les assureurs payent le montant « intégral » de la perte, si minime soit-elle, du moment qu'elle dépasse le pourcentage agréé. Il n'y a donc lieu à aucune déduction de franchise du règlement d'indemnité. Sur ce point le système anglais a été suivi par la Police d'Anvers, art. 6 et art. 8 ; par le C. Com. allemand, art. 845, et les Conditions générales d'assurances allemandes de 1919, § 34 ; mais diffère de celui admis en France, art. 10 de la Police sur facultés, de 1928, et art. 17 de la Police sur

corps de 1928 ; et de celui, identique, admis en Italie, cf. Persico, *op. cit.*, n° 164. Il est intéressant de remarquer que la pratique anglaise s'est dirigée, depuis fort longtemps, volontairement vers cette solution et qu'il n'y a jamais eu quelque jurisprudence statuant sur la question ; aujourd'hui l'on comprend mieux l'absence de toute décision car la solution est devenue un usage⁵⁷. La loi de 1906, comme, d'ailleurs toutes les lois précédentes, se sont bien gardées, soit d'indiquer ce système, soit, et surtout, de rendre obligatoire quelque franchise. Autre détail, apparemment insignifiant, d'une conception large de la liberté conventionnelle, cette omission nous semble d'une technique législative parfaite, car rien ne justifie juridiquement le caractère obligatoire des franchises.

2° Il est très important de comprendre que les franchises de tantième n'ont aucune liaison avec les franchises d'avaries. Ce qui prête à confusion est le fait que le *Memorandum* contient les deux sortes de franchises à la fois et que, d'un autre côté, la terminologie est presque pareille. L'on pourrait alors croire qu'il s'agit d'une clause « F. P. A. sauf... », mais en cas d'arrivée de l'un des événements exceptés, les assureurs payeront les avaries qui dépassent 3 % (ou 5 %) », telle que l'art. 10 de la police d'Anvers.

En réalité, — nous l'avons dit, — il n'en est pas ainsi car la franchise d'avarie du *Memorandum* ne s'applique qu'aux marchandises expressément énumérées dans sa première partie, tandis que les franchises de 5 % et 3 % s'appliquent respectivement à un autre groupe de marchandises et au navire, fret ou autres intérêts assurables (*supra*, II, 2°, b (β)). Et cette observation est valable pour toutes les Conditions de l'Institut, où l'on peut trouver, soit une clause « F. P. A. sauf », ou « Franc de toutes avaries », soit une clause de franchise de tantième : « F. P. A. au-dessous de..., sauf », mais jamais les deux ensemble (*infra*, IV).

3° Il existe, bien entendu, des clauses qui dérogent aux franchises de tantième, soit en stipulant qu'elles ne s'appliquent pas, soit au contraire, permettant aux assureurs de déduire de l'indemnité le montant de la franchise.

Pour permettre à l'assuré de toucher une indemnité complète, si minime que soit la perte, il y a une clause, ou plutôt une mention, ainsi rédigée : *average irrespective of percentage* — que l'on désigne, en abrégé sur les *slips* : *av. i. %* — signifiant que l'assurance couvre toutes avaries, sans égard à la franchise de pourcentage que pourrait stipuler l'imprimé de la police.

Les clauses qui, au contraire, exonèrent l'assureur du mon-

(57) La pratique américaine est pareille, Phillips, sect. 1791 ; voy, critiques du système anglais, et distinctions proposées, De Courcy, *Commentaire*, pp. 125 et 294.

tant de la franchise lorsque l'avarie dépasse son taux, ne sont usitées que dans l'assurance corps. Parmi les plus connues, citons d'abord la *Excess clause* qui a plusieurs variantes, mais dont la rédaction classique est :

« En cas d'avarie particulière, les assureurs seront responsables seulement de l'excédent de £ de la valeur assurable. »

Les clauses de l'Institut emploient cette rédaction dans les conditions dites « *Hulls. Excess...* » ⁵⁸. D'autres clauses adoptent le même système mais stipulent d'abord une franchise de tant pour cent et en même temps fixent un chiffre minime au-dessous duquel les avaries ne seront en aucun cas payées, toujours, bien entendu, sous la déduction de ce chiffre. Il en est ainsi de l'imprimé *Institute Lake Time Clauses*, qui est fait « F. P. A. au-dessous de 3 % sauf échouement, etc., mais les assureurs ne payeront que l'excédent de \$ 500 pour chaque accident » ⁵⁹. Cette mention n'est qu'une variante de cette clause qu'on appelle *Janson clause*, à la seule différence que cette dernière oblige encore l'assuré à rester à découvert pour ces 3 % ⁶⁰. Il est important de ne pas confondre ces dites clauses avec celles que l'on rencontre très souvent dans d'autres imprimés de l'Institut et qui sont, à peu près, ainsi conçues : « F. P. A. au-dessous de % ou à moins que les avaries atteignent £, sauf si le navire échouait, etc. » ⁶¹. Nous ne sommes là qu'en présence d'une franchise de tantième ordinaire, dont la rédaction différente n'empêche pas que, si l'avarie dépasse tant pour cent ou tel chiffre, l'assureur soit responsable du montant intégral de la perte, sans aucune déduction.

B. — CALCUL DE LA FRANCHISE

1° *Masse de calcul* : a) La question la plus importante à ce propos est de savoir si l'on peut cumuler les petites avaries au-dessous de 3 % ou 5 % même si elles se sont produites à des époques différentes pour que l'assuré ait droit à une indemnité si leur ensemble dépasse, respectivement, lesdits taux. Pour ce qui concerne l'assurance au voyage, on n'a jamais douté de cette possibilité, quel que soit l'intérêt assurable ⁶². En échange, dans l'assurance à temps, il a été décidé, en 1885,

(58) Clause n° 12, conditions du 1-6-36.

(59) Conditions du 1-4-33, pour les bateaux américains, d'où la retenue en dollars.

(60) Owen, *Marine Insurance (Notes & Clauses)*, précit., p. 125 ; ne pas confondre cette clause avec la *Janson clause*, que l'on emploie dans les connaissements ; pour le sens de cette dernière, voy. Ripert, III, 2277 à 2279 b ; Arnould, II sect. 918.

(61) *American Institute Time Hulls* du 1-4-36 ; *Institute Standard Dutch Hull Form* du 1-6-36.

(62) *Blackett v. Royal Exch. Ass. Co.* (1832), 2 C. & J. 244 ; *Donnel v. Columb. Ins. Co.* (1836), 2 Summ. 366 ; *Benecke, op. cit.*, 473 ; *Stevens*, 228.

qu'en vertu d'un long usage, chaque voyage distinct doit être traité séparément, tout comme s'il y avait autant de polices au voyage que de voyages accomplis par le navire au cours de la durée de l'assurance. Par conséquent, quel que soit l'objet de l'assurance, l'assuré ne peut appliquer la règle du cumul qu'aux pertes arrivées pendant un seul voyage⁶³. L'interprétation de ce qui constitue un voyage distinct est une simple question de fait, qui dépend de l'usage des places. Pendant longtemps les assureurs anglais, considéraient qu'un voyage aller et retour (*round voyage*) constituait un tout, ou une unité, au point de vue de l'application de la franchise (*a franchise unit*) ; mais sur les autres situations, et surtout pour les *trampers* il n'y avait aucun usage général. Aujourd'hui, et depuis l'apparition des clauses de l'Institut, il existe une clause, extrêmement détaillée : la *Voyage clause*, qui fait partie de toutes les Conditions de l'Institut pour l'assurance corps, à temps, à l'exception, bien entendu de celles « franc de toutes avaries »⁶⁴ ; il n'y a rien de spécial à signaler à son propos, sa rédaction étant très claire, sinon le fait qu'elle fait face à toutes les situations possibles, d'une manière bien plus équitable et perfectionnée que les clauses similaires en usage sur le continent⁶⁵.

b) Une deuxième règle, applicable à la matière, est qu'une perte avarie particulière ne peut pas être ajoutée à une perte avarie grosse pour dépasser la franchise ; cette solution, décidée par l'arrêt *Price v. The A1 Ships Small Damage Assoc.* (1889), 22 Q. B. D. 580, modifia la pratique antérieure ; la loi de 1906, art. 76-3°, se prononça dans le même sens que cet arrêt⁶⁶.

c) Une troisième règle, que nous avons déjà rencontrée, est que les dépenses faites par l'assuré dans la défense et la sauvegarde de la chose assurée, à savoir les *particular charges*, ne peuvent pas être ajoutées aux avaries particulières pour dépasser le taux de la franchise ; rappelons que les charges particulières sont payables même si leur montant ne dépasse pas le taux de la franchise (*supra*, § 45, II, A. 3°).

d) Une quatrième règle empêche que le même cumul soit fait entre les avaries et les frais d'expertise, de dispache, etc., connexes ou incidents à la preuve du montant de la perte ; dé-

(63) *Stewart v. Merchant's Marine Ins. Co.* (1885), 16 Q. B. D. 619 ; cf. *Price v. A1 Ships Small Damage Ins. Assoc. Ltd* (1889) ; la première de ces affaires fut critiquée par MacLachlan, 6e édit. du traité de Arnould, pp. 829-833.

(64) *Institute Time Hulls*, clause n° 15 ; *Institute Time, Hulls-Excess*, clause n° 14 ; toutes aux conditions du 1-6-36.

(65) Comp. Police d'Anvers, art. 3 et 6 ; Police française sur corps de 1928 art. 10 et 11 ; Conditions gén. d'ass. allemandes de 1919, § 34-3°.

(66) Dans le même sens, art. 846 C. com. Allemand ; Conditions général. d'assurances allemandes de 1919, § 34-3° ; *contra*, Police d'Anvers, art. 9.

penses qu'on appelle parfois, les *extra charges* (*supra*, § 45, I, B. 3°) ; rappelons que ces frais sont à la charge des assureurs seulement au cas où la perte avarie particulière dépasse à elle seule le taux de la franchise ; cf. Règle 61 de *Rules of practice of average adjusters*.

Ces deux dernières règles ont été adoptées par l'art. 76-4° du M. I. A. qui stipule que :

« Pour établir si le pourcentage fixé a été atteint, il faudra prendre en considération seulement la perte réelle subie par l'objet assuré. Les charges particulières et les dépenses entraînées directement ou indirectement par la détermination et la preuve de la perte doivent être exclues. »

2° *Masse d'exercice*. — Le montant de la perte doit être calculé sur la valeur réelle de la chose assurée ou, si la police est évaluée, sur l'évaluation conventionnelle. A ce propos, il est bon de rappeler, — pour comprendre l'importance des clauses dérogatoires au calcul de la franchise — que, sauf stipulation contraire, les règles applicables sont les suivantes :

a) Quand il s'agit des marchandises énumérées dans la franchise de 5 % du *Memorandum*, et que la cargaison est composée de deux ou plusieurs de ces marchandises, assurées comme un tout, alors la proportion de l'avarie est calculée, soit sur la quantité, soit sur la valeur totale de chaque objet pris séparément. Supposons ainsi qu'un chargement mixte de chanvre et de lin soit assuré sous une évaluation d'ensemble, disons de £ 1.000 et que le montant de l'avarie de ces deux objets soit de £ 100, c'est-à-dire de 10 %, calculé sur le tout ; l'assuré ne sera pourtant tenu que si l'avarie sur « chacun » de ces objets atteint 5 % et, autrement, ne payera que le dommage qui a atteint ou dépassé 5 % sur l'un de ces objets.

b) Quand il s'agit de marchandises sous la franchise de 3 %, c'est-à-dire toutes les autres marchandises, on suit une règle contraire s'il y a assurance de l'ensemble d'une cargaison mixte sur des marchandises chargées en vrac, sans qu'il y ait énumération des variétés de ces marchandises dans la police. On considère alors la cargaison comme si elle était d'une composition unique, et l'assureur payera toute réclamation pour une avarie qui atteint 3 % de l'évaluation d'ensemble de toute la cargaison. Pour qu'il en soit autrement il faudrait que les marchandises soient énumérées et évaluées séparément. Supposons que la police stipule « le café valant £ 300 et le thé £ 3.000 ». Alors on revient à la règle précédente (a), et l'assureur est tenu d'une avarie de £ 99 sur l'ensemble de la cargaison, seulement si l'avarie du café atteint £ 9 et celle du thé £ 90 ; on ne payera en échange, que l'ava-

rie au café si, par exemple, les dommages étaient de £ 10 sur le café et de £ 89 sur le thé ⁶⁷.

c) Quand une marchandise d'une seule nature est divisée en lots, colis, sacs ou paquets de la même valeur, et qu'il y a évaluation unique de toute la cargaison, les pertes ne sont payables que s'il y a avarie de 3 % (ou 5 %) de la valeur de toute la cargaison ; la perte complète de 3 (ou 5) sacs sur une cargaison de 101 sacs, par exemple, n'incombe pas aux assureurs.

C. — CLAUSES DÉROGATOIRES AU CALCUL DE LA FRANCHISE

1° *Corps*. — Le désavantage le plus grand du calcul de la franchise sur l'évaluation globale se révèle dans l'assurance corps. Avec l'accroissement de la valeur des navires, un taux de 3 % — comme celui que stipule le *Memorandum* — de la valeur globale du navire, peut représenter un chiffre énorme. Comme dans tous les pays, les assureurs permettent alors à l'assuré une évaluation distincte de chaque partie principale du navire dans le but de permettre le calcul de la franchise sur chacune de ces parties ainsi évaluées. Il n'y a pas de police anglaise où l'on ne procède pas de la sorte, bien que l'imprimé du Lloyd's, et en général, aucun autre imprimé ne contiennent des blancs spécialement destinés à cet usage ⁶⁸. Voici un exemple simplifié d'une évaluation moderne dans une police anglaise :

Coque (<i>hull</i>) et matériaux	£ 350.000
Machines et chaudières	180.000
Autres accessoires et aménagements	45.000
Installation spéciale (appareils frigorifiques, etc.) ..	20.000
Installation de radio	5.000
Total	£ 600.000

La police contient alors une clause qui stipule que l'assureur payera « l'avarie sur chaque partie comme si elle était séparément assurée ». Aujourd'hui, la même clause, dans la dernière rédaction de l'Institut est bien plus favorable à l'assuré ; sa rédaction est la suivante :

« Avarie payable sur chaque évaluation séparément ou sur le tout, sans déduction des tiers pour vieux au neuf, que l'avarie soit particulière ou commune ⁶⁹. »

D'après la première partie de cette clause, — la deuxième

(67) Arnould, II, sect. 898 ; Phillips, II, sect. 1786. *

(68) Il n'en est pas ainsi de l'*American Institute Hulls*.

(69) *Institute Time-Hulls*, clause n° 10 ; *ibid.*, *Institute Time Hulls-Excess* ; *Institute Voyage-Hulls*, clause n° 6 ; tous, aux conditions du 1-6-36.

étant déjà étudiée (*supra*, § 41, III, A. 2°) — il résulte que l'assuré a droit à une indemnité si, avec les chiffres de notre exemple, chaque partie séparément évaluée subit une avarie d'au moins 3 % de son évaluation ; puis à cause de l'expression : ou sur le tout (*or on the whole*), les avaries seront payées même si sur une des parties elle ne monte pas à 3 % tandis que sur une autre ou sur toutes les autres elle dépasse ce taux, du moment que l'ensemble des avaries dépasse £ 18.000, c'est-à-dire 3 % de l'évaluation globale (Voy. *infra*, 2°).

2° *Facultés*. — Le règlement par série (*average on series*) est également connu en Angleterre. Sur ce point la pratique connaît les mêmes divisions que sur le continent. Il suffit donc de rappeler la terminologie technique. L'expression *to pay average on each species as if separately insured*, correspond à la division par séries d'après la nature des marchandises ; *to pay average on each ten, etc., bags, running landing numbers, on marks etc*, correspond à la division par séries à tant (dix) de sacs, par numéros de débarquement⁷⁰, ou par marque, etc. Il n'y a jamais eu quelque règle sur l'établissement des séries, et aucune police anglaise ne contient quelque stipulation dans ce sens. Tout se fait, soit par l'introduction d'une mention manuscrite dans la police, soit, et le plus souvent, en se référant à la division de l'usage. La mention de la police est alors : *average as customary* ; l'on se réfère, dans ce cas, à la division consacrée par l'usage et qui dépend, pour chaque marchandise, de sa valeur, de sa nature et de sa provenance ; et, quelquefois, ce n'est pas seulement la formation de séries qui varie suivant ces trois facteurs, mais même le taux de la franchise⁷¹ ; pour les usuelles, voy. Lowndes, *Law of Marine Insurance*, précit. pp. 241-244.

Il est aussi admis que le solde (*tail series*) forme une série distincte de celles complètes (*full series*). Les marchandises chargées sur des allèges ou gabares forment aussi, à raison de chaque allège, une série distincte ; mais cela est prévu séparément par la *lighterage clause* qui, nous l'avons déjà dit, fait partie de toutes les Conditions de l'Institut pour l'assurance facultés (*supra*, § 33, III, C). Le règlement sur ensemble (*average on the whole*) accompagne en Angleterre, invariablement, le règlement par séries. Il n'y a pas le moindre doute que si cette clause existe, l'assuré a le droit de

(70) Observer le désavantage pour l'assureur de ce système, provenant de la pratique anglaise, de presque tous les ports, de débarquer les séries avariées à la fin, ou dans le cas contraire de les enregistrer dans le *landing book* sous un même titre, sans mention de l'ordre de débarquement ; voy. critiques dans Lowndes, *Marine Insurance*, précit., p. 200 ; Gow, p. 200.

(71) Gow, pp. 198-199.

renoncer au calcul par séries qui peut lui être défavorable, si sur un ou plusieurs lots le dommage ne dépasse pas le taux de la franchise mais que, par contre, sur les autres lots, l'avarie est assez grande pour que le montant des avaries subies par l'ensemble de ces lots dépasse le taux calculé sur l'évaluation globale de tous les lots. Mais il a été même jugé que l'assuré peut renoncer au calcul par séries en faveur de celui sur l'ensemble même s'il n'y a pas la clause : *or on the whole*, qui lui donne cette option. Car, comme le dit parfaitement l'unique arrêt en ce sens, le calcul par séries a été introduit dans l'intérêt de l'assuré et, par conséquent, il ne peut être interprété qu'en sa faveur⁷².

D. — LA FRANCHISE ET LA FREINTE DE ROUTE ET COULAGE

Il est rare qu'une clause de franchise ou de pourcentage anglaise stipule une déduction pour freinte ou coulage ordinaire. Mais quand cela arrive, on peut se demander si le montant de la franchise doit être calculé en sus de la freinte ou coulage ordinaire. Il n'y a aucune jurisprudence à ce sujet ; d'après nos renseignements, la pratique anglaise refuse de payer l'avarie si elle ne dépasse pas le taux de la franchise en sus de la proportion de coulage établie. Mais ces cas sont très peu fréquents car en général il y a, soit exclusion du risque de coulage, soit assurance complète de toute avarie « *irrespective of percentage* ». Dans ce dernier cas, ou dans le cas où il y a une franchise mais elle a été dépassée et il n'y a aucune stipulation concernant la déduction pour le coulage ordinaire, se pose un problème connexe, mais un peu différent, à savoir si l'assureur est obligé de payer la perte entière ou s'il peut déduire le coulage ou freinte de route ordinaire.

Au premier abord, il est difficile de voir comment quelque doute pourrait subsister à ce propos, puisque les susdites pertes ne sont que des manifestations du vice propre et que ce dernier n'incombe pas à l'assuré, cf. art. 55-2° du M. I. A. ; on ne voit pas plus en quoi la franchise changerait quelque chose à la question puisqu'elle n'a pour objet d'exonérer l'assureur des petites réclamations sur des pertes provenant de risques dont il a la charge. En réalité le problème se réduit à la question de savoir si la franchise ne peut s'étudier dans une garantie du vice propre. Il est vrai que son aspect est un peu différent dans les pays où l'on suit, comme en France, le système de déduction de la franchise du montant

(72) Hagedorn v. Whitmore (1816), 1 Stark, 157 ; dans le même sens, Benecke, *op. cit.*, 476 ; Stevens, 226 ; *contra*, Ripert, III, 2774 ; une clause similaire à la clause anglaise est l'art. 2 (clauses conventionnelles) de la Police d'Anvers.

de l'indemnité, de ceux où l'on suit le système anglais, où la franchise n'est jamais déduite ; car dans le premier système on pourrait considérer la franchise comme la déduction forfaitaire du déchet de route, etc., tandis que dans le deuxième système cela serait impossible. En échange, dans les deux systèmes, il est permis de se demander s'il n'y a pas garantie du vice propre, résultant implicitement des conditions du contrat, dans une police pour facultés qui stipule expressément, soit que le dommage sera payé quelle que soit sa cause, une fois la franchise dépassée, soit qu'il n'y aura aucune franchise et que les pertes seront payées, aussi minimales soient-elles, et quelle que soit leur cause.

La jurisprudence anglaise semble ne pas admettre cette interprétation ; mais la raison de cette solution ainsi que l'attitude de la pratique anglaise ont été exposées précédemment, lors de l'étude des risques exclus par la police et la loi (*supra*, § 42, III, B, 3° et s.).

V

Les clauses modernes similaires au mémorandum et les autres franchises d'avaries.

A. — ASSURANCE SUR FACULTÉS

1° Le caractère primitif du *Memorandum* révèle, au cours de son application, de nombreux inconvénients, que nous venons de signaler déjà en la plus grande partie. Le besoin d'une modification se fit sentir de fort bonne heure, car il était impossible d'atteindre le but des assureurs, à savoir l'unification du taux de la prime, si la plupart des marchandises non énumérées (*non enumerated articles*) du troisième groupe, devaient être assurées seulement sous une franchise de tantième (de 3 %) et non pas, comme le premier groupe, sous une franchise d'avaries. Il en était de même pour les marchandises énumérées au deuxième groupe, car là, non plus, il n'y avait pas de franchise d'avaries, mais seulement une franchise de tantième (de 5 %).

La pratique conçut alors une division plus restreinte, mais englobant toutes les marchandises. Pour une certaine prime uniforme et plus réduite toutes les marchandises étaient assurées aux conditions de la franchise d'avaries du *Memorandum*. Pour le reste des marchandises, l'assurance pouvait être faite contre toutes avaries (*with average*), mais alors moyennant une plus forte prime et sous une franchise de pourcentage ; le taux de la franchise devait être, en principe, de 3 %, quelle que soit la nature de la marchandise, à moins bien entendu, d'une stipulation contraire. Le *Memorandum*

faisant partie de l'imprimé de la police, toute dérogation à sa division devait, nécessairement, faire l'objet d'une clause manuscrite qui indiquerait cette division.

2° Pour ce qui concerne les franchises d'avaries les premières clauses introduites étaient peu différentes de la première partie du *Memorandum*: *Warranted free of average, unless general, or the ship be stranded*. Avec le temps, on agrandit le nombre des événements exceptés ; puis, comme cela revenait au même, on remplaça le mot *average* par *particular average*. La clause prit alors le nom de *Free of Particular Average* ou, en abrégé, F. P. A. ; il reste bien entendu que sous cette dénomination l'on désigne en Angleterre, une clause « F. P. A. sauf... ». Après d'autres modifications diverses en faveur des assurés⁷³, une assemblée représentant la majorité des assureurs anglais se réunit chez Lloyd's, en 1883, et adopta une clause qui devait constituer la forme commune anglaise de clause F. P. A.⁷⁴. En 1912, l'Institut des Assureurs Maritimes de Londres, adopta à son tour ladite clause en la plus grande partie et lui ajouta quelques modifications, dont la dernière en 1926. Dans sa rédaction la plus récente, la clause se présente comme suit :

« L'assurance est franche d'avaries particulières, sauf si le navire ou l'embarcation a échoué, sombré ou brûlé, mais nonobstant cette franchise, les assureurs payeront la valeur assurée de tout ou tous colis qui auraient subi une perte totale lors du chargement, du transbordement ou du déchargement, de même que pour toute perte ou dommage causés à l'intérêt assuré qui peuvent raisonnablement être attribués au feu, à la collision ou au contact du navire et/ ou de l'embarcation, et/ ou de moyens de transport avec une quelconque substance extérieure (glace comprise) autre que l'eau, ou au déchargement de la cargaison dans un port de relâche forcée, ils payeront aussi les frais de débarquement, magasinage, réexpédition et frais spéciaux s'il en est encourus, dont les assureurs seraient tenus sous l'empire d'une police couvrant les avaries particulières. La présente franchise jouera durant toute la période couverte par la présente police⁷⁵. »

3° Pour les facultés assurées contre toutes avaries on commence par indiquer un taux de franchise dans la police et l'on ajoute une clause, dite *average clause*, qui fixe seulement les conditions dans lesquelles s'appliquera cette franchise. Sur ce dernier point, le *Memorandum* est complètement abrogé par une telle clause ; pour ce qui est du taux de la franchise, la *average clause* se réfère au pourcentage indiqué par la police, c'est-à-dire à celui du *Memorandum*, à moins de stipulation contraire. La rédaction la plus récente

(73) Pour les détails historiques, voy. Gow, pp. 191-192.

(74) Voy. texte, dans Gow, p. 192.

(75) *Institute Cargo Clauses (F. P. A.)*, clause portant le n° 4, conditions du 1-4-36.

de la clause adoptée par les conditions de l'Institut pour l'assurance marchandises (*Institute Cargo clauses*) — qui, à cause de sa présence, portent, en tête, les lettres : W. A., signifiant *with average* — est la suivante :

« L'assurance est franche d'avarie en dessous du pourcentage spécifié dans la présente police, sauf si c'est une avarie commune ou que le navire ou l'embarcation est échoué, sombré ou brûlé, mais nonobstant cette garantie, les assureurs payeront la valeur assurée de tout colis qui viendrait à subir une perte totale lors du chargement, transbordement ou déchargement, de même que toute perte ou dommage causé à l'intérêt assuré qui peut raisonnablement être attribué au feu, à l'abordage ou au contact du navire et/ ou de l'embarcation et/ ou moyen de transport avec une quelconque substance extérieure (glace comprise), autre que l'eau, ou au déchargement de la cargaison à un port de relâche forcée. La présente franchise jouera durant toute la période couverte par la présente police. »

Les Conditions de l'Institut qui contiennent cette clause⁷⁶ sont dites « avec avarie » (*with average*) ou « tous risques » (*all risks*), malgré l'existence d'une franchise⁷⁷.

4° La clause : *free of all average* (franc de toute avarie) ou, en abrégé, F. A. A., n'est presque plus usitée en Angleterre, à cause des difficultés que soulève son interprétation. Il en est de même de la clause : *against total loss only* (contre la perte totale seulement), que l'on emploie, par contre, dans l'assurance corps ; mais, dans la réassurance, cette clause est assez usitée, aussi bien pour le corps que pour les facultés ; le réassureur n'est alors responsable que de la perte totale, réelle ou présumée et de charges particulières (*particular charges*) ou de dépenses faites en vertu de la *sue and labour clause* ; il ne paye en échange ni les avaries particulières ou communes ni les contributions de sauvetage (*salvage charges*) ; cf. *supra*, § 45, II, A, 3°.

B. — ASSURANCE CORPS

1° La clause qui a remplacé le *Memorandum* stipule aussi une franchise d'avarie au-dessous de 3 %, même dans les polices dites « avec avarie » ou « tous risques ». La rédaction principale usitée par la pratique anglaise est la suivante :

« La présente police est franche d'avaries particulières en dessous de 3 %, mais néanmoins, si le navire a subi un échouement, un naufrage, un incendie, ou est entré en collision avec un autre navire ou bâtiment, les soussignés payeront le dommage en résultant, et les frais d'inspection de la carène après échouement seront

(76) *Institute Cargo Clauses* (W. A.), clause n° 5 du 1-4-36.

(77) Voy. en effet, sens de cette expression, *supra* § 42, III, B 4°.

remboursés, s'il était raisonnable de les exposer, même si l'on n'a découvert aucun dommage. »

Sous cette forme, elle fait partie des clauses de l'Institut, conditions *full clauses*, c'est-à-dire sans aucune franchise d'avaries ⁷⁸. Il est à remarquer que la franchise joue seulement pour les pertes *causées* par les événements exceptés et non pas, comme dans le *Memorandum* de la police du Lloyd's, lors de l'arrivée d'un de ces événements. En liaison avec ladite *average clause*, il est bon de signaler deux autres clauses en faveur, cette fois-ci, de l'assureur, et qui se trouvent insérées dans l'imprimé de l'Institut, immédiatement au-dessous d'elle :

« Aucun recours ne sera admis en aucun cas pour frais de grutage ou de peinture de la carène. »

« L'arrêt sur le fond (*grounding*) dans le canal de Panama, le canal de Suez ou le canal maritime de Manchester ou ses embranchements, ou dans la Mersey ou amont du « Rock Ferry Slip » ou dans le Rio de la Plata (en amont d'une ligne tracée du Bassin Nord de Buenos-Ayres jusqu'à l'embouchure de San-Pedro), ou ses affluents ou dans le Danube, le Demeraro, ou le Bilbao, ou sur la barre d'Iénikaleh ou de Bilbao, ne sera pas considéré comme un échouement (*stranding*) ⁷⁹. »

2° Il n'y a pas, en Angleterre, de clause « F. P. A. sauf... » pour l'assurance corps. Les clauses que l'on emploie pour exonérer l'assureur des avaries particulières se rapprochent plutôt de la clause française « franc de toutes avaries ». Telles sont, en dehors de la *against total loss only* (voy. *supra*, § 45, II, A, 3°), la clause *free of particular average absolutely*, ou, en abrégé, F. P. A. abs., et la clause *free of damage absolutely*, ou F. O. D. abs. Les imprimés de l'Institut qui contiennent ces deux clauses, portent respectivement le même nom ⁸⁰ ; les conditions sont dites alors au : *limited clauses*.

Ce qui distingue ces deux clauses entre elles, est que la F. P. A. abs. couvre exceptionnellement la proportion d'avarie commune pour certaines pertes partielles à l'équipement et accessoires du navire, tandis que la F. O. D. abs. les exclut complètement. Pour le reste, aucune réclamation ne peut être faite pour les pertes partielles ou avaries particulières sous aucune d'entre ces deux clauses. Mais par contre — et en cela elles diffèrent sensiblement de la clause française « franc de

(78) *Institute Time Hulls*; *Institute Time Hulls-Excess*; clauses portent le n° 12; *Institute Voyage Hull*, clause n° 8; toutes aux conditions du 1-6-36.

(79) Les mêmes imprimés et conditions que ceux cités sous la note 78; clauses portant, respectivement, les n°s 13 et 14 (*Time*), et 9 et 10 (*Voyage*).

(80) *Institute Time Hulls-F. P. A. abs.*, clause n° 12; *Institute Time Steamers-F. O. D. abs.*, clause n° 8; *Institute Voyage Hulls-F. P. A. abs.*, clause n° 8, toutes aux conditions du 1-6-36.

toute avarie » — elles couvrent le recours des tiers pour abordage, les frais de sauvetage (*salvage charges*), les avaries particulières en frais (*particular charges, s. and l. charges*), la contribution d'avaries communes incombant au navire, en dehors, bien entendu, de la perte totale réelle ou présumée.

C. — ASSURANCE FRET

Dans les polices sur fret, les clauses modernes employées par l'Institut n'ont presque rien changé à la rédaction de franchise de tantième du *Memorandum*, si ce n'est pour l'exception d'incendie ou de collision :

« L'assurance est franche d'avaries particulières au dessous de 3 % à moins que le navire s'échoue, sombre ou subisse un incendie, les assureurs s'engagent à rembourser, nonobstant cette franchise, tout dommage ou perte causés par incendie ou collision avec un autre navire ou bâtiment » ⁸¹.

Il n'est pas d'usage, en Angleterre, d'employer pour l'assurance du fret, la clause « F. P. A. sauf ».

(81) *Institute Freight Voyage*, clause n° 3; *Institute Time Freight*, clause n° 4; conditions du 1-1-36.

§ 50

LA CLAUSE DE SIGNATURE (ATTESTATION CLAUSE)
ET LA DATE

*In witness whereof, we the assurers
have subscribed our names and sums assured
in London.*

« En foi de quoi, nous les assureurs,
avons souscrit nos noms et sommes assurées
à Londres *.

I

C'est avec cette clause que se terminait le texte de la police Lloyd's en 1749.

Mais depuis mai 1749, l'introduction du *Memorandum* jeta un certain désordre dans la rédaction logique du texte. Comme nous le disions lors de l'étude de cette dernière clause (*supra*, § 49, I, A.), ce fut par simple souci esthétique que nous avons changé l'ordre de ce commentaire, de telle manière qu'il puisse finir, plus naturellement, sur la clause de la signature. D'ailleurs, matériellement, vu le manque d'espace entre les deux susdites clauses, les signatures des assureurs n'apparaissent qu'à la suite du *Memorandum* ; pour être plus précis — en raison du grand nombre de signataires de la police Lloyd's — les signatures des assureurs sont le plus souvent apposées au *verso* de la police.

A titre de comparaison, signalons enfin que la *Attestation clause* des polices des sociétés d'assurances anglaises, en dehors du fait qu'elle se trouve habituellement à la fin de la police, est un peu différente de celle du Lloyd's et apparaît généralement sous la rédaction suivante :

« En foi de quoi, le soussigné, pour le compte de ladite Compagnie, conformément à une résolution dûment passée au Conseil de direction, a apposé ci-contre sa signature, à Londres le . . . 19 . . . »

Suivant les statuts, particuliers à chaque société, les signatures sociales comportent une, deux, ou, très rarement, trois signatures ¹.

(1) Pour la forme de la signature sociale, voy. art. 24-1° du M. I. A.

II

Le petit espace entre le dernier mot (*London*) de la *Attestation clause* et la marge droite de la police est usuellement employé à l'indication d'une date.

Au premier abord, on pourrait croire qu'il s'agit de la date du contrat². En réalité, rien n'est plus inexact, et cela pour des raisons qui méritent que l'on s'arrête un instant ; nous les exposerons uniquement par rapport à la police du Lloyd's parce que, bien que communes à toutes les polices de ce pays, elles s'y présentent d'une manière bien plus confuse.

Dans le vieux temps, il n'y avait pas de date insérée au *recto* de la police ; mais au *verso*, à côté de presque chaque signature des assureurs, il y avait une, deux ou même plusieurs dates différentes. Car la police n'était quelquefois signée par tous les assureurs qu'à des jours différents ; et cela — vu la division du risque d'une assurance parmi un très grand nombre d'assureurs, allant *fréquemment*, même pour de petites sommes, jusqu'à cent — pour le simple motif du manque du temps matériel pour le faire. Or, pour en revenir à la date, la considération suivant laquelle chaque signature constitue un contrat séparé (voy. *infra*, sous-sect. III), ne suffirait pas à donner quelque sens juridique à leur pratique de dater la police et de conclure, par exemple, que chaque date représenterait, respectivement, la date du contrat conclu entre l'assuré et *un* des assureurs.

La raison de ceci est le fait que la conclusion du contrat a fait l'objet de certains pourparlers que constate ce document qu'on appelle l'arrêté d'assurance, ou en anglais le *slip* (*supra*, § 17). Mais si une police, qu'on ne rédige que quelques jours après, doit être signée par une multitude d'assureurs, le *slip* — à l'aide duquel on conclut toutes les assurances anglaises, sans exception — n'est signé que par un petit nombre de personnes ; ces dernières sont des agents ou mandataires (*underwriters agents*) représentant chacun un groupement d'assureurs, qui s'appelle, comme nous le savons, un *syndicate* (voy. *supra*, § 13) ; le courtier (*broker*) qui présente le *slip* à ses susdits agents, obtient pratiquement toujours que tous ceux qui consentent la proposition d'assurance y apposent leur paraphe le même jour (voy. *supra*, § 16, II, A) ; pour cette simple raison matérielle le *slip* ne porte qu'une date *unique*. Or, si le droit anglais pour des raisons fiscales a toujours dénié quelque valeur juridique

(2) L'obligation d'indiquer le jour et l'an de l'assurance dans la police, ne résulte qu'indirectement de l'art. 23-4° du M. I. A. ; aucune disposition anglaise, semblable à l'art. 333 C. com. français, ne rend obligatoire la mention de l'heure et en pratique, elle est presque inconnue.

à ce dernier document, « pris à lui seul », il n'a jamais contesté, — en commençant par la vieille jurisprudence jusqu'à la loi de 1906 — que le *slip* attaché à la police dûment timbrée, dont il fut la base, puisse être produit en justice (art. 89 du M. I. A.) pour aider à l'interprétation de l'étendue contestée du contrat, et plus spécialement, qu'il constitue la véritable date de la conclusion du contrat (art. 21 du M. I. A.), *supra*, § 17, II, G).

Ainsi, pour résumer, la vraie et, pratiquement, l'unique date de la formation de tous les contrats entre l'assuré et les assureurs — contrats dont une seule police est l'instrument — est le jour de la signature du *slip*.

De nos jours, la manière usuelle de dater le contrat ne s'est nullement simplifiée ; pour trouver la date du contrat, le lecteur d'une police du Lloyd's devra, dès lors, tenir compte des observations suivantes :

1° Le jour et l'an indiqués au *recto* de la police ne signifient rien de plus que la date à laquelle une *police*, rédigée par un courtier du Lloyd's (*Lloyd's broker*) a été, à la fois : a) signée par les assureurs et contrôlée par l'Office de signatures du Lloyd's, et b) dûment timbrée³. Toutes ces opérations étant, habituellement, faites le même jour, il apparaît, alors, que le *recto* de la police, le timbre et le cachet de l'Office des signatures portent la même date.

2° La signature des assureurs au *verso* de la police n'est plus apposée par ces derniers, mais par l'Office des signatures (*Lloyd's signing bureau*) à l'aide de cachets destinés à cet usage (voy. *infra*, sous-sect. IV).

À côté de ceux-ci, il n'y a plus, comme dans le passé, plusieurs dates, mais une seule, écrite à la main et de telle façon⁴, qu'elle peut très bien passer inaperçue (voy. exemple de cachet, *infra*, sous-sect. IV) ; c'est cette dernière — rappel de la date du *slip* — qui est la *date du contrat*.

III

Il est universellement admis que le fait, pour plusieurs assureurs, de figurer dans une même police, n'établit entre eux aucun lien de solidarité⁵. « La solidarité entre assureurs ne permettrait pas d'ailleurs le jeu économique de l'assurance, car chaque assureur doit pouvoir calculer ses risques pour

(3) D'après la législation fiscale, la police doit être timbrée avant d'être signée (*supra*, § 17, II, C).

(4) Ainsi, par exemple au lieu de « 5 nov. 1926 » on y voit « 5-11 » et quelque part, plus loin, un cachet avec l'année.

(5) Emerigon, ch. 2, sect. 4, § 3, pp. 42-43 ; Desjardins, VII, n° 1496 ; de Valroger, III, n° 1396 ; Danjon, V, n° 1598 ; pour la jurisprudence et les clauses des polices françaises, voy. Ripert, III, 2412.

limiter son engagement et se réassurer », Ripert, III, n° 2412. En pareille hypothèse, il y a en réalité une pluralité de contrats, d'un nombre égal à celui des assureurs souscripteurs, qui n'ont comme instrument de preuve qu'une seule police, cf. art. 333 C. com. français ; art. 26 de la loi belge de 1874 ; art. 787 C. com. allemand.

Tout cela fut également admis en Angleterre et aujourd'hui l'article 24-2° du M. I. A. stipule expressément :

« Quand une police est souscrite par, ou au nom de plusieurs assureurs, chaque souscription constituera un contrat séparé, à moins que le contraire ne soit spécifié dans la police. »

Cet article, confirmant à la lettre une jurisprudence et un usage bien établis, reçoit peu d'application de nos jours, puisque les assureurs individuels, autres que les membres du Lloyd's, ont disparu et que pour l'assurance Lloyd's il est inutile⁶.

En effet, à l'usage suivant lequel la pluralité d'assureurs sur une même police n'emporte entre eux aucune solidarité est venu s'ajouter, uniquement pour les polices du Lloyd's, une loi qui, en accordant la personnalité morale à la Corporation, et en conformité avec les statuts de cette dernière, interdit aux membres de Lloyd's d'assurer autrement que chacun pour son propre compte ; il s'agit là du fameux *Lloyd's Act* de 1871, valable encore aujourd'hui (*supra*, § 10, I.). D'un autre côté, le principe de la *divisibilité* et de la *non solidarité* des obligations des assureurs, est expressément prévu par le contrat, dans la *Binding Clause* de la police (*supra*, § 47) :

« Et ainsi nous, les assureurs, sommes disposés... et nous obligeons nous-mêmes, chacun pour sa propre part (*each one for his own part*), etc... »

IV

Les susdites explications aideront à comprendre la forme matérielle sous laquelle paraissent toutes les signatures des assureurs au *verso* d'une police Lloyd's. Depuis 1918, pour certains inconvénients d'ordre matériel, déjà signalés (*supra*, § 14, I, A.) la corporation créa un département spécial pour le contrôle et la signature des polices émises par ses membres assureurs. Le mécanisme de ce département, appelé *Lloyd's*

(6) Quand les gros risques sont assumés par une ou plusieurs sociétés, ou par une ou plusieurs sociétés en même temps que par les assureurs de chez Lloyd's, il y a toujours lieu à la confection de plusieurs polices, à part de la police Lloyd's, polices en nombre égal à celui des sociétés participantes.

signing bureau, est très simple : après que l'arrêté d'assurance (*slip*) a été paraphé par les agents des assureurs (*underwriters agents*) — ou plus précisément par les agents des divers groupements de fait (*syndicates*) dans lesquels se réunissent annuellement les assureurs — le courtier prend le *slip* et, sur sa base, rédige la police dans ses propres bureaux⁷ ; après l'avoir dûment timbrée, ce dernier la présente à la signature des assureurs ; mais au lieu que le contrôle de la similitude du *slip* avec la police et l'apposition des signatures soient faites par les assureurs, ce rôle échoit au susdit département. A cet effet, le bureau possède outre les autorisations de signer au nom des agents des syndicats, une véritable archive de cachets en caoutchouc, représentant : a) la reproduction des *signatures* de chacun de ces agents et b) la composition des noms — et non pas les signatures — de divers assureurs groupés en syndicats.

Voilà la reproduction exacte d'un de ces cachets qui apparaissent en grand nombre sur le *verso* de la police Lloyd's à la place des signatures et que la jurisprudence considère comme tenant valablement lieu de signature⁸ :

£ 1.000	L. Stewart	1/10 th.	Per	
	B. O. Kenbard	1/10 th.		
	S. B. Roth	2/10 ths.	J. K. Murray	
	A. Gilfert	1/10 th.		
	N. L. Percy	1/10 th.		
	V. T. Pyman	1/10 th.		5/11
	G. N. Carter	1/10 th.	262	
	M. Bathurst	1/5 th.		1926

Ce qui signifie que ce groupe d'assureurs (*syndicate*), a « souscrit une ligne » — comme on dit en langage commercial anglais — de £ 1.000 (chiffre écrit à la main) ; le premier cachet indique les noms des assureurs — et non pas leurs signatures qui, ainsi, n'apparaîtront jamais, ni sur la police ni sur le *slip* — qui se partagent ladite somme, chacun pour un dixième (*one tenth* ou *1/10 th.*), sauf le troisième et le dernier assureur qui assument, respectivement, deux dixièmes et un cinquième du risque⁹ ; du côté droit et en bas de ce cachet se trouve le numéro d'ordre du syndicat (N° 262, dans notre exemple) ; le deuxième cachet reproduit la signature de l'agent ou mandataire du syndicat qui, comme le mot *per* l'indique, a signé « pour » lui (*J. K. Murray*, dans

(7) Les sociétés rédigent la police entièrement dans leurs propres bureaux, même si l'assurance avait été passée par l'intermédiaire d'un courtier, voy. *supra* § 17, I, B.

(8) *Cope v. Miller* (1896), 1 Com. Cas. 296; *Bennett v. Brumfield* (1867), L. R. 3 C. P. 28.

(9) Il nous fut impossible de savoir pourquoi, le montant du risque assumé par ces deux assureurs étant le même, il n'est pas indiqué par la même fraction.

notre exemple) ; il s'agit, d'ailleurs, de la même personne que celle qui a engagé la responsabilité du groupe d'assureurs lors de la conclusion du contrat en apposant son paraphe manuscrit sur le slip¹⁰ ; au-dessous de ce dernier cachet se trouve — écrite à la main — la date, le 5 novembre (5/11), dans notre exemple, suivie d'un troisième cachet qui la complète par l'indication de l'année (1926) ; c'est cette dernière date et non pas celle reproduite au *recto* de la police, qui représente la véritable date du contrat, car elle correspond au jour de la signature du slip (voy. *supra*, sous-sect. II). On peut, ainsi, trouver un nombre indéfini de tels cachets, plus ou moins volumineux et, bien entendu, à contenu variable et différant l'un de l'autre ; du côté gauche de chacun, il y aura l'indication du montant souscrit, jusqu'à quand l'agréé de ces sommes correspondra au « montant de l'assurance » pour laquelle on rédigea la police, montant indiqué au *recto* de la police. Seulement, à l'encontre de ce qui se passait au temps jadis, en cas de pluralité de cachets, il n'y a plus à côté de chacun, l'indication d'une date (*supra*, sous-sect. II) ; celle qui représente le jour de la signature du slip est apposée à côté d'un seul d'entre les cachets, et, habituellement au-dessous de la signature de celui d'entre les agents des divers syndicats qui, le premier, a signé le slip : l'apériteur (*leading underwriter*) de la police.

Enfin, à la suite de ceux cités plus haut, on trouve un dernier cachet : « *Lloyd's underwriters. Signing bureau. Examined the...* », que le préposé de l'Office des signatures remplit — en manuscrit — de la date du contrôle et apposition des cachets précités, et de sa signature.

Avec le timbrage, au *recto* et en bas de la police, du *sceau* imprimé du *Lloyd's Signing bureau* — sceau dont le rôle a déjà été expliqué (*supra*, § 14, I, A.) — la rédaction matérielle de la police est complètement finie.

V

De l'idée qu'une même police peut contenir plusieurs contrats d'assurance, à raison de la présence de plusieurs assureurs et que, ces contrats sont indépendants les uns des autres à tous les points de vue, il s'ensuit, naturellement, que la nullité ou la résiliation de l'une des assurances n'a pas pour effet nécessaire d'entraîner la nullité ou la résiliation des autres assurances constatées dans la même police ; et,

(10) Le fait qu'un nombre d'assureurs ont un seul agent qui assure en leur nom et soussigne de leurs noms, ne suffit pas pour qu'ils puissent être considérés comme associés, *Tyser v. Shipowner's Syndicate* (1896) 1 Q. B. 135 ; 65 L. J. Q. B. 238 ; *Leo SS. Co. Ltd. v. Corderoy* (1896), 1 Com. Cas. 300, 379.

surtout, que l'exécution de chaque contrat d'assurance peut être poursuivie indépendamment de l'exécution des autres contrats, tout comme s'il y avait autant de polices que de contrats distincts¹¹. C'est à cette deuxième conséquence que nous consacrerons nos dernières explications puisque l'importance de son application pratique dépasse de beaucoup celle de la première.

Le principe de la divisibilité de la demande¹² est loin d'être d'origine moderne. En réalité, stricte conséquence de la conception de la pluralité des contrats, elle est apparue simplement dès l'époque où le commerce des assurances avait pris cette forme qui motiva, après coup, la construction juridique de la conception même ; il s'agit donc du moment de la naissance de l'assurance puisqu'il n'est pas douteux que c'est alors, beaucoup plus qu'aujourd'hui, que le risque couvert par une seule police était partagé par un certain nombre d'assureurs individuels. Or, sauf les cas extrêmement rares où, par exemple, il s'agirait d'un des assureurs ayant commis une fraude sans la connivence de ses co-assureurs, ou celui d'un apériteur ayant accepté un règlement d'indemnité erroné ou, portant sur le même objet, une transaction défavorable aux autres co-assureurs, il apparaîtra qu'au point de vue strictement de la *procédure*, la divisibilité de la demande est pratiquement inutile. Car, en effet, à l'exception des dites hypothèses, tout fait ou événement, invoqué comme motif juridique à la base d'une action aboutira à la même solution, quel que soit le nombre des actions et quel que soit le défendeur ou le demandeur ; la possibilité de diviser les actions à raison de l'existence de parties juridiquement distinctes — quand, en fait, il n'y a que deux intérêts opposables et une même cause et motif d'action — paraît, au contraire, immorale, car elle spéculé — au point de vue pratique et non pas strictement juridique — sur les défauts inhérents à l'administration de la justice, à savoir l'autorité de la chose jugée et l'attribution nécessaire à l'introduction, à l'appel et à l'exécution de nouveaux jugements.

Se rendant compte de ces inconvénients, Lord Mansfield prit, dès la fin du XVIII^e siècle, quelques mesures destinées à combattre cette possibilité, par ce qu'on appelle, dans la procédure anglaise, la réunion ou consolidation (*consolidation rule*) des diverses actions pouvant naître d'une police d'assurance souscrite par plusieurs assureurs¹³.

(11) Smet, n° 26; Arnould, II, sect. 1270.

(12) Le principe de la divisibilité de la demande est pareillement accepté en France : Cass. civ., 3 mars 1852, 2 arrêts, D. 1852, I, 91 ; en particulier, l'acceptation du règlement de sa part d'indemnité par l'apériteur, n'engage en rien les autres co-assureurs : Seine, 13 déc. 1900, Cie Le Nickel c. Assureurs; Le Havre, 11 juill. 1922, Dor, I, 485; Seine, 23 nov. 1922, Dor, I, 477; voy. aussi décisions citées sous Ripert, III, 2412, note 1, à la p. 438.

(13) Pour le procédé employé, voy. Arnould, 2^e édit., p. 1272.

Des mesures analogues, mais d'un caractère plus général, car portant sur tous les contrats, furent édictées par ces véritables codes de procédure que constituent les *Rules of the Supreme Court* ou *Orders of the Supreme Court*. Tout spécialement dans les *Rules* de 1883 (Ord. XLIX, r. 8), une annexe (Appendix. K. n° 60), révèle une sorte de placet-type rendant possible la *consolidation* des actions intentées contre les divers assureurs figurant sur une seule police et pendant à une même chambre. Le trait caractéristique de cette procédure semble être le fait que le placet était formulé par les défendeurs, les assureurs, et qu'il était de juridiction gracieuse ; ainsi l'autorité de la chose jugée ne s'appliquait que contre les assureurs, mais le demandeur, l'assuré, avait toujours la possibilité de demander un autre examen de la même action dont il avait été débouté, contre un « autre » assureur, devant la même instance et la même Cour. Cette procédure, qui n'est plus en vigueur, n'avait jamais rencontré un grand succès et dès lors, elle n'avait reçu presque pas d'application. En tout cas, cette possibilité — bien que, par la libéralité et la correction commerciale des assureurs, plus théorique que pratique — planait sur la police du Lloyd's et n'était pas sans constituer, au point de vue commercial, un désavantage marquant, sujet à critique des sociétés concurrentes.

Depuis la fin du xix^e siècle, sur l'initiative des membres du Lloyd's, on a remédié à cet état de choses, sans aucune intervention législative, ou clause conventionnelle de la police, par ce qu'on appelle le *agreement to be bound*. Sous ce titre, il faut entendre une convention par laquelle tous les assureurs d'une police s'engagent vis-à-vis de l'assuré à se considérer liés (*bound*) à tous les points de vue, par le résultat d'une action intentée contre l'un d'eux seulement. Sous certaines conditions, les assureurs acceptent aussi de se substituer, au besoin, à celui d'entre eux qui paraîtra comme défendeur, si ce dernier était insolvable, en faillite ou mort, de se soumettre aux formalités — particulières de la procédure anglaise — du dépôt entre les mains de la Cour (*payment into Court*) du montant sur lequel porte l'action, de la garantie requise par la loi en cas d'appel, production des documents, etc. ; mais tout cela afin que l'assuré soit satisfait par un seul jugement de la même manière que s'il y en avait eu plusieurs, et non pas de déroger au principe de la divisibilité, non solidarité et non corréalité des dettes des assureurs. En échange, — et à la différence de la vieille *Consolidation Rule* — l'engagement des assureurs n'est donné que si l'assuré s'engage, de son côté, à se considérer lié par le résultat de l'action qu'il veut intenter.

Ces conventions, rédigées sur des formulaires imprimés, se

trouvent dans les bureaux des *solicitors*¹⁴ de tous les assureurs membres du Lloyd's. Leur emploi volontaire — de même que, jadis, l'engagement moral tacite de ne jamais faire usage de la possibilité de la divisibilité des actions — est unanime et n'a pas fait, à notre connaissance, l'objet de dérogation ou contestation en justice¹⁵. Et ceci constitue un exemple de plus, non seulement d'une probité légendaire, mais de la manière caractéristique dont s'est développé le commerce anglais des assurances : malgré l'absence, ou à l'encontre, d'un mouvement législatif parallèle et protecteur.

(14) Genre d'avoué anglais.

(15) L'affirmation de M. Vacheret, *op. cit.*, pp. 123, 129, 130, suivant lequel il est nécessaire de poursuivre tous les signataires d'une police Lloyd's, apparaît, dès lors, uniquement l'expression de la théorie législative et nullement de la réalité commerciale.

ANNEXES

- I. — BIBLIOGRAPHIE.
- II. — ABRÉVIATIONS DE COLLECTIONS ET REVUES DE JURISPRUDENCE.
- III. — POLICE DU LLOYD'S. IMPRIMÉS A ET B. TRADUCTION.
- IV. — LE MARINE INSURANCE ACT DE 1906.
- V. — INDEX AU MARINE INSURANCE ACT.
- VI. — INDEX ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES.
- VII. — TABLE DES MATIÈRES.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLEN. — *Stamp Duties on Sea Insurances*, 2^e édit., Londres, 1903.
- ANDERSON. — *Origine of Commerce*, Londres, 1889.
- ARNOULD (J.). — *On the law of the marine insurance and average*, 11^e édit., par de Hart et Simey, 2 vol., 1924.
- ARTHUR (Mc.). — *The Policy of Marine Insurance*, 2^e édit., Londres, 1875.
- *The Contract of Marine Insurance*, 2^e édit., Londres, 1820.
- BAILY (L.-R.). — *General Average*, 2^e édit., Londres, 1856.
- BENECKE. — *Treatise of principles of indemnity in Marine Insurance*, 1824, traduction française de Dubernard, Paris, 1825 (2 vol.).
- BLACKSTOCK (W.). — *The historical literature of Sea and fire insurance in Great Britain, 1547-1810*, Londres, 1910.
- BLACKSTONE (W.). — *Commentaries on the Laws of England*; traduction française par Chompré, 6 vol., Paris, 1822-1823.
- BONNECASE (J.). — *Traité des assurances maritimes*, Paris, 1923.
- BONNET (J.). — *L'assurance maritime*.
- BOSC (A.). — *La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes*, Thèse, Paris, 1910.
- BRESSON. — *Etude sur l'assurance maritime pour compte des tiers*, Thèse, Aix, 1913.
- BOULAY-PATY (P.-S.). — *Cours de droit commercial maritime*, Paris, 1834, 4 vol.
- Voy. EMERIGON.
- BROWNING-DICK. — *A handy guide on Marine Insurance English Conditions*, Liverpool, 1931.
- BRUNETTI. — *Diritto Marittimo Privato Italiano*, 3 vol. Turin, 1929-1930.
- CAREY (F. H.). — *Marine Insurance, Lectures by*, Londres, 1921, Ed. privée.
- CAREY (F. H.) et KING-PAGE. — Voyez GOW (5^e édit.).
- CARLES (J.-F.). — *Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navires*, Thèse Paris, 1936.
- CARVER. — *Carriage by Sea*, 5^e édit., Londres, 1909.
- CAUVET (E.). — *Traité des assurances maritimes*, 2 vol., 1879-1887.
- CAUVET (J.-N.). — *Traité des assurances maritimes*, 2 vol., 1862.
- CHALMERS et OWEN. — *Marine Insurance Act 1906*, Londres, 4^e édit., 1932.
- *Marine Insurance Digest*, Londres, 1903.
- CLARUS. — *Notes on Marine Insurance practice*, Londres, 1932.
- *More Notes on Marine Insurance*, Londres, 1933.

- COURCY (DE). — *Commentaire des polices françaises d'assurances maritimes*, 2^e édit., 1888.
- *Questions de Droit maritime*, 1877-1888, 4 vol.
- DANJON (D.). — *Traité de Droit maritime*, 6 vol., 2^e édit., 1926-1930.
- DAWSON (W. R.). — *Lloyd's, The London Coffee House and the begining of Lloyd's*, 1932.
- DEAN and KING-PAGE. — *The Institute Warranties*, Londres, 1935.
- DEMOGUE (J.). — *Le Crédit documentaire en droit anglais*, Thèse, Paris, 1934.
- DESJARDINS. — *Traité de droit commercial et maritime*, 9 vol., Paris, 1877-1888.
- DIAMANTIDI (A. N.). — *A handbook on Reinsurance*, Londres, 1918.
- DOVER (V.). — *A handbook to Marine Insurance*, 3^e édit., Londres, 1929.
- *A Reference book of Marine Insurance Clauses*, Londres, 1927.
- DROZ (A.). — *Traité des assurances maritimes*, 2 vol. Paris, 1881.
- DUER. — *Law and practice of marine insurance*, 2 vol. New-York, 1845-1846.
- ECKHOUT (Van). — *Le droit des assurances terrestres*, 2^e édit. Bruxelles, 1933.
- ELDRIGE. — *Marine Policies*, 2^e édit., par H. Atkins, Londres, 1924.
- EMANUEL. — *Insurance (Law theory and practice)*, Londres, 1931.
- EMERIGON. — *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, édit. Boulay-Paty, 2 vol. Paris, 1827.
- GOLDING (C. E.). — *A history of Reinsurance*, Londres, 1921.
- GOVARE (P.). — *L'assurance maritime anglaise*, Paris, 1904.
- GOW (W.). — *Maarine Insurance*, 5^e édit., par King-Page et Carey, Londres, 1930.
- *Sea Insurance*, Londres, 1914.
- GREY (H. M.). — *Lloyd's Yesterday and To-Day*, Londres, 1922.
- HAGHE et CRUYSMANS. — *Commentaire sur la police d'assurance maritime d'Anvers*. Bruxelles, 1853.
- HAITAMI (H. El.). — *La stipulation pour autrui en droit anglais et en droit anglo-américain*, Thèse Paris, 1925.
- HALSBURY'S. — *Laws of England*, 2^e édit. Londres, 1931, vol. XVII.
- HART et SIMEY (DE). — *Marine Insurance Act 1906*. Londres, 1907.
- *Voy. ARNOULD*, 11^e édit., 1924.
- HOZIER (H. M.). — *Lloyd's*, Londres, 1901.
- HIGHMORE. — *Stamp Laws*, Londres, 1926.
- HURD (H. B.). — *Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision, Damages and other liabilities to third parties*, Londres, 1930.
- JACOBS (V.). — *Les assurances maritimes et les avaries*, Bruxelles, 1885.
- *Le Droit Maritime Belge*, Bruxelles, 1889-1891.
- KENT. — *Commentaries on American Law*, 3 vol., 10^e édit., New-York, 1860.
- KING-PAGE (D.). — *Voy. Gow* (5^e édit.) ; *voy. DEAN et KING-PAGE*.

- LAFFARGUE (Cl.). — *La clause de valeur agréée dans les assurances terrestres et maritimes*, Thèse Paris, 1936.
- LEMAIGRE (E.-L.). — *La publicité et le contrôle des comptes dans la loi anglaise sur les sociétés*, Thèse Paris, 1935.
- LEPAULLE. — *Traité historique et pratique des trusts en droit interne, en droit fiscal et en droit international*, Paris, 1932.
- LOWNDES (R.). — *A practical treatise on the Law of Marine Insurance*, 2^e édit. Londres, 1885.
- *General and particular average*, 6^e édit. Londres, 1922.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*, 8 vol., 4^e édit., 1906-1912, t. III, VI, VII.
- MACKINNON (F. D.). — *Marine Insurance (Edition privée)*.
- Voy. SCRUTTON.
- MACLACHLAN (D.). — *Law of Merchant Shipping*, 6^e édit. Londres, 1923.
- Collaborateur à la 3^e et 6^e édit. du traité de ARNOULD (1866-1887).
- MARSDEN. — *Collisions at sea*, 9^e édit. par A. D. Gibb, Londres, 1934.
- *Admiralty Cases, 1640-1840*.
- *Digest of cases relating to Shipping and Marine Insurance*, Londres, 1927.
- MARSHALL (S.). — *Treaties on the Law of Insurance*, 3^e édit. Londres, 1823.
- MARTIN (F.). — *History of Lloyd's and Marine Insurance in Great Britain*, Londres, 1876.
- MAUDE et POLLOCK. — *Merchant Shipping*, 4^e édit. Londres, 1881.
- MICHY. — *L'assurance pour le compte d'autrui*, Thèse Paris, 1911.
- M. I. C. — *Marine Insurance Clauses et Clauses d'assurance maritime*. Recueil édité par Witherby and Co, 13^e éd., Londres, 1936.
- OWEN. — *On Marine Insurance (Notes and Clauses)*, 3^e édit., 1890.
- OWEN and CHALMERS. — Voy. CHALMERS.
- PARK. — *Systeme of the law of Marine Insurance*, 7^e édit. Londres, 1817.
- PARSON. — *On Marine Insurance*, 2 vol., Boston, 1868.
- PERSICO (Cl.). — *L'assicurazione Marittima delle Merci (Commenta alla Polizza Italiana con cenni comparativi sulla Polizza del Lloyd's et su altre Polizze estere)*, Gênes, 1932.
- PERCEROU (A.). — *Lois actuelles et projets récents en matière des sociétés par actions (Allemagne, Angleterre, Italie)*, Paris, 1933.
- PHILLIPS. — *A treatise on the law of insurance*, 2 vol., 5^e édit., 1867.
- POLLOCK (Sir Fred). — *A first book of Jurisprudence*, 6^e édit., Londres, 1929.
- POOLE (Fred. W. S.). — *The Marine Insurance of Goods*, Londres, 1928.
- PORTER. — *Laws of Insurance, Fire, Life, Accident and Guarantee*, 7^e édit. Londres, 1925.
- RAMELLA. — *Trattato delle Assicurazione*, Milan, 1921.
- RICHARDS. — *The Law of Insurance*, New-York, 1921.
- RIPERT (G.). — *Droit maritime*, 3 vol., 3^e édit. Paris, 1929-1930.

- RITTER (C.). — *Das Recht der Seeversicherung*, Hamburg, 1922.
- ROSCOE (E. S.). — *The Measure of damages in Maritime Collisions*, 3^e édit., Londres, 1931.
- SCRUTTON (G.). — *Charter parties and bills of lading*, 13^e édit., par Mackinnon, Londres, 1931.
- SMEESTERS. — *Droit maritime fluvial*, 3^e vol. Paris, 1912.
- SMET (R. DE). — *Les assurances maritimes*, Paris, 1934.
- SMITH (J. W.). — *A compendium of Mercantile Law*, 13^e édit., par H. C. Gutteridge, Londres.
- SOHR (F.) et DOOSSELAERE (G. v.). — *Les assurances-transports*, Bruxelles, 1932.
- SOHR (F.). — *Comment faut-il lire la police d'assurance maritime d'Anvers*, 1931.
- SPICER et PEGLER. — *Underwriters' accounts*, Londres, 1903.
- STEPHEN. — *Commentaries on the Laws of England*, 19^e édit., 3 vol. ; traduction française du vol. III par Mlle L. Mitchell.
- STEVENS. — *On average*, 5^e édit. Londres, 1835.
- STOURM. — *L'assurance par l'Etat des risques maritimes de guerre pendant la guerre de 1914*, Thèse Paris, 1926.
- TEMPLEMAN (M. F.). — *Marine Insurance*, 4^e édit. Londres, 1934.
- VACHERET (H.). — *Le Lloyd's de Londres, organisation d'assurances terrestres*, Thèse Paris, 1921.
- VALROGER (L. DE). — *Droit Maritime*, 5 vol. Paris, 1883-1886.
- VANCE. — *On Insurance*, Londres, 1930.
- VIVANTE. — *Il contratto di assicurazione* (dans *Codice di Commercio Commentato*), 1890.
- *Traité théorique et pratique d'assurances maritimes*, traduction Yseux, 1898.
- WAHL (A.). — *Précis théorique et pratique de droit maritime*, Paris, 1924.
- WESKETT (J.). — *Complete digest of the theory, laws and practies of insurance*, Londres, 1781.
- WHARTON. — *Law Lexicon*, 13^e édit. Londres, 1924.
- WINTER (W. D.). — *Marine Insurance, its principles and practice*, New-York-Londres, 1919.
- WOOSLEY et GLYN GRIFFITH. — *The Romance of Lloyd's*, Londres, 1932.
- WRIGHT et FAYLE. — *A history of Lloyd's from the founding of Lloyd's coffee house at the present day*, Londres, 1928.

ABREVIATIONS

employées dans cet ouvrage se rapportant à des :

1° Collections et digestes (*reports*) de jurisprudence (*cases*) anglo-américaines ;

2° Collections et revues de jurisprudence, allemandes, belges, françaises et italiennes.

1°

A. C.	Appeal Cases (Voyez : L. R. App. Cas.), depuis 1890.
A. & E.	Adolphus and Ellis Reports.
Amer. M. C.	American Maritimes Cases (Etats-Unis).
App. Cas.	Voyez A. C., 1875-1890.
Asp. M. C.	Aspinall's Maritime (Law) Cases' Reports.
B. & Ad.	Barneval and Adolphus Reports.
B. & Adol.	
B. & C.	Barneval and Cresswell's Reports.
B. & Cr.	
Bing.	Bingham's Reports (Common Pleas).
Bing. N. C.	Bingham's New Cases.
B. & P.	Bosanquet and Pullen's Reports.
B. & P. N. R.	
B. & S.	Best and Smith's Reports.
Burr.	Burrow's Reports.
Camp.	Campbell's Nisi Prius Reports.
C. B.	Common Bench Reports.
C. B. N. S.	Common Bench Reports (New-Series).
Ch.	Chancery, ou, Chancery Division (Voyez : L. R. Ch. D.).
Ch. D.	
Com. Cas.	Reports of Commercial Cases.
Cowp.	Cowper's Reports.
C. P.	Carrington and Payne's Reports.
Car. & P.	
C. Rob.	Christopher Robinson's Reports (Admiralty), 1798-1808.
Cr. & J.	Crompton and Jervi's Reports
Doug.	Douglas's Reports.
Dow.	Dow's Reports.
E. & B.	Ellis and Blackburn's Reports.

E. & E.	Ellis and Ellis' Reports.
East.	East's Reports.
Engl. Rep.	English Reports.
Esp.	Espinasse's Reports.
Ex.	Court of Exchequer Chamber Reports.
Exch.	Exchequer Division (Voyez : L. R. ex.).
Ex. D.	Federal Reports (Etats-Unis).
Fed. R.	Henry Blackstone's Reports.
H. Bl.	Hurlstone and Coltman's Reports.
H. Black	Johnatahn's New-York Cases (Etats-Unis).
H. & C.	Jurist's Reports.
John. N. Y. Cas.	King's Bench, ou, King's Bench Division (Voyez : L. R. K. B.).
Jur.	Law Quarterly Review.
K. B.	Law Journal Report's.
K. B. D.	Law Journal Report's King's Bench (Banc du Roi).
Law Quart. R.	Law Journal Report's Queen's Bench (Banc de la Reine).
L. S.	Law Journal Report's Common Pleas (Plaids communs).
L. S. K. B.	Lloyd's List Law Reports.
L. S. Q. B.	Law Reports.
L. S. C. P.	Law Reports Appeal Cases (affaires en appel devant la House of Lords).
Lloyd's List	Law Reports Chancery Division (Division de la Chancellerie).
Ll. L. L. Rep.	Law Reports Common Pleas Division (Chambre de Plaids communs).
L. R.	Law Reports Exchequer Division (Chambre de l'Echiquier).
L. R. App. Cas., ou, A. C.	Law Reports House of Lords (Chambre des Lords).
L. R. ch. D., ou, Ch. D.	Law Reports King's Bench Division (Division du Banc du Roi).
L. R. C. P., ou, C. P. D.	Law Reports Queen's Bench Division (Division du Banc de la Reine).
L. R. Ex., ou, Ex. D. .	Law Times Reports.
L. R. H. L.	Maule and Selwyn's Reports.
L. R. K. B., ou, K. B. D.	Meeson and Welsby's Reports.
L. R. Q. B., ou, Q. B. D.	Massachusetts Reports (Etats-Unis).
L. T.	Neville and Perry's Reports.
L. T. R.	New-York Reports (Etats-Unis).
M. & S.	Queen's Bench, ou, Queen's Bench Division (Voyez : L. R. Q. B.).
M. & Sel.	
M. & W.	
M. W.	
Mass. R.	
N. P.	
N. & P.	
N. Y. Rep.	
Pick. R.	
Q. B.	
Q. B. D.	

Salk	Salkeld Reports.
Stark	Starkie's Reports.
Sir.	Strange's Reports.
Taunt	Taunton's Reports.
T. L. R.	Time's Law Reports.
Time's L. R.	
T. R.	Sir T. Raymond's Reports (Kings Bench), 1660-1683.
Term. Rep.	Term Reports (Durnford and East's).
Ves. Sen.	Vesey (Senior)'s Reports.
W. Bl.	William Blackstone's Reports.

2°

Assic.	Assicurazione (Italie).
Bull. des Ass.	Bulletin des assurances, Bruxelles.
Clunet	Revue de droit international et de législation comparée.
D.	Dalloz (Recueil Hebdomadaire).
D. P.	Dalloz périodique.
Dor	Revue de Droit Maritime Comparé.
Dor Sup.	Le Droit Maritime Français (Supplément à la revue Dor).
Hans R. u. G. Hbl. . .	Hanseatischer Recht und Gerichtszeitung Hauptblatt (Allemagne).
Giur. Ital. Rep.	Repertorio Generale della Giurisprudenza Italiana.
Jur. Mars.	Jurisprudence du port de Marseille.
Jur. Woch.	Juristischer Wochenschrift (Allemagne).
Mon. Trib.	Monitore dei Tribunali (Italie).
P. A.	Jurisprudence du port d'Anvers.
P. B.	Pandectes Belges.
Rec. Havre	Recueil de la jurisprudence commerciale et maritime du port du Havre.
R. I. A. M.	Revue Internationale d'Assurances Maritimes.
R. I. D. M.	Revue Internationale de Droit Maritime (Revue Autran).
S.	Sirey (Recueil Hebdomadaire).
Temi Gen.	Temi Genovesi (Italie).

III

IMPRIME LLOYD'S D'ASSURANCE MARITIME

FORMULAIRE A

No Policy or other Contract dated on or after 1st Jan., 1924, will be recognised by the Committee of Lloyd's as entitling the holder to the benefit of the Funds and/or Guarantees lodged by the Underwriters of the policy or contracts as security for their liabilities unless it bears at foot the Seal of Lloyd's Policy Signing Office.

Sceau à l'ancre
du
Lloyd's
(Imprimé)

Be it known that

as well in *their* own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, doth make assurance and cause *themselves* and them and every of them to be insured, lost or not lost, at and from

Any person not an Underwriting Member of Lloyd's subscribing this Policy, or any person uttering the same if so subscribed, will be liable to be proceeded against under Lloyd's Acts.

S. G.

£

(No.

upon any kind of Goods and Merchandises, and also upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery, Boat and other Furniture, of and in the good Ship or Vessel called the whereof is Master, under God, for this present Voyage or whosoever else shall go for Master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the same Ship, or the Master thereof, is or shall be named or called, beginning the) Adventure upon the said Goods and Merchandises from the loading thereof aboard the said Ship *as above* upon the said Ship, &c., *as above*

and shall so continue and endure, during her Abode there, upon the said Ship, &c. ; and further, until the said Ship, with all her Ordnance, Tackle, Apparel, &c., and Goods and Merchandises whatsoever, shall be arrived at *as above*

upon the said Ship, &c., until she hath moored at Anchor Twenty-four Hours in good Safety, and upon the Goods and Merchandises until the same be there discharged and safely landed; and it shall be lawful for the said Ship, &c., in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever *and wheresoever for all purposes* without Prejudice to this Insurance. The said

Ship, &c., Goods and Merchandises, &c., for so much as concerns the Assured by Agreement between the Assured and Assurers in this Policy, are and shall be valued at

TOUCHING the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are, of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints and Detainments of all Kings, Princes, and People, of what Nation, Condition or Quality soever, Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any Part thereof; and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants, and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any Part thereof, without Prejudice to this Insurance; to the Charges whereof we, the Assurers, will contribute, each one according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the Insurers, that his Writing or Policy of Assurance shall be of as much Force and Effect as the surest Writing or Policy of Assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London.

Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused by arrests, restraints or detainments of Kings, Princes or Peoples.

And so we the Assurers are contented and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own Part, our Heirs, Executors and Goods, to the Assured, their Executors, Administrators, and Assigns, for the true Performance of the Premises, confessing ourselves paid the Consideration due unto us for this Assurance by the Assured at and after the Rate of

IN WITNESS whereof We, the Assurers, have subscribed our Names and Sums Assured in *LONDON*.

N.B. — Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour, and Seed are warranted free from Average, unless general, or the Ship be stranded; Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides, and Skins are warranted free from Average under Five Pounds per Cent.; and all other Goods, also the Ship and Freight, are warranted free from Average under Three Pounds per Cent., unless general, or the Ship be stranded.

(In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, the settlement will be much facilitated if immediate notice be given to the nearest Lloyd's Agent.)

FORMULAIRE B

No Policy or other Contract dated on or after 1st Jan., 1924, will be recognised by the Committee of Lloyd's as entitling the older to the benefit of the Funds and/or Guarantees lodged by the Underwriters of the policy or contracts as security for their liabilities unless it bears at foot the Seal of Lloyd's Policy Signing Office.

Sceau à l'ancre
du
Lloyd's
(Imprimé)

Be it known that

Any person not an Underwriting Member of Lloyd's subscribing this Policy, or any person uttering the same if so subscribed, will be liable to be proceeded against under Lloyd's Acts.

S. G.

£

(No.

as well in *their* own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in part or in all, doth make assurance and cause *themselves* and them and every of them, to be insured, lost or not lost, at and from upon any kind of Goods and Merchandises, and also upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery, Boat and other Furniture, of and in the good Ship or Vessel caled the whereof is Master, under God, for this present Voyage, or whosoever else shall go for Master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the same Ship, or the Master thereof, is or shall be named or called, beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandises from the loading thereof aboard the said Ship *as above* upon the said Ship, &c., *as above*

and shall so continue and endure, during her Abode there, upon the said Ship, &c., and further, until the said Ship, with all her Ordnance, Tackle, Apparel, &c., and Goods and Merchandises whatsoever, shall be arrived at *as above* upon the said Ship, &c., until she hath moored at Anchor Twenty-four Hours in good Safety, and upon the Goods and Merchandises until the same be there discharged and safely landed, and it shall be lawful for the said Ship, &c., in this Voyage to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever *and wheresoever for all purposes* without Prejudice to this Insurance. The said Ship, &c., Goods and Merchandises, &c., for so much as concerns the Assured, by Agreement between the Assured and Assurers in this Policy, are and shall be valued at

TOUCHING the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear and do take upon us in this Voyage, they are, of the Seas, Men-of-War, Fire, Enemies, Pirates, Rovers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Countermart, Surprisals, Takings at Sea, Arrests, Restraints, and Detainments of all Kings, Princes, and People, of what Nation, Condition, or quality soever, Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses, and Misfortunes that have or shall come to the Hurt, Detriment, or Damage of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any Part thereof; and in case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assured, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour, and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandises and Ship, &c., or any Part thereof, without Prejudice to this Insurance; to the Charges whereof we, the Assurers, will contribute, each one according to the Rate and Quantity of his sum herein assured. And it is especially declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured, in recovering, saving, or preserving the property insured, shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment. And it is agreed by us, the Insurers, that this Writing, or Policy of Assurance shall be of as much Force and Effect as the surest Writing of Policy of Assurance heretofore made in Lombard Street, or in the Royal Exchange, or elsewhere in London.

Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint, or detention, and the consequences thereof or of any attempt thereat (piracy excepted), and also from all consequences of hostilities or warlike operations whether before or after declaration of war.

Should the above clause be deleted, the following clause is to operate as part of this Policy:—

Warranted free of any claim based upon loss of, or frustration of, the insured voyage, or adventure, caused by arrests, restraints or detentions of Kings, Princes or Peoples.

And so we the Assurers are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own Part, our Heirs, Executors, and Goods, to the Assured their Executors, Administrators, and Assigns, for the true Performance of the Premises, confessing ourselves paid the Consideration due unto us for this Assurance by the Assured

at and after the Rate of

IN WITNESS whereof We, the Assurers, have subscribed our Names and Sums Assured in LONDON.

N.B. — Corn, Fish, Salt, Fruit, Flour, and Seed are warranted free from Average, unless general, or the Ship be stranded; Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides, and Skins are warranted free from Average under Five Pounds per Cent.; and all other Goods, also the Ship and Freight, are warranted free from Average under Three Pounds per Cent., unless general, or the Ship be stranded.

(In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this Policy, the settlement will be much facilitated if immediate notice be given to the nearest Lloyd's Agent.)

FORMULAIRE A

Aucune police ou autre contrat daté du ou après le 1^{er} janvier 1924, ne seront reconnus par le comité du Lloyd's comme donnant droit à leur porteur au bénéfice du fund and/or guarantees déposés par les souscripteurs de la police ou du contrat comme garantie de leur responsabilité à moins qu'ils ne portent à la fin le sceau de l'Office des signatures du Lloyd's.

Sceau à l'ancre
du
Lloyd's
(Imprimé)

Qu'il soit connu que

Toute personne,
qui n'est pas un
membre assureur
du Lloyd's, souscri-
vant cette police,
ou toute personne
faisant usage de la
même, si ainsi sous-
crite, sera passible
de poursuites en
vertu des Lloyd's
Acts.

S. G.

(N°.

aussi bien en leur nom personnel que pour et au nom ou noms de toute et de chaque autre personne ou personnes à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout, passe assurance et fait assurer eux-mêmes et eux et chacun d'entre eux, pour être assuré, perdu ou non perdu, à et depuis sur toute espèce de marchandises et objets et aussi sur le corps, apparaux, agrès, canons, munitions, artillerie, embarcations ou autres accessoires du ou dans le bon navire ou vaisseau appelé le dont est capitaine devant Dieu, pour le présent voyage ou toute autre personne comme capitaine dudit navire, ou par quelqu'autre nom ou noms ledit navire ou le capitaine dudit navire est ou sera appelé, le risque sur lesdites marchandises ou choses commençant à partir du moment de l'embarquement à bord dudit navire comme plus haut sur ledit navire, etc., comme plus haut

et ainsi continuera et demeurera pendant son séjour sur ledit navire, etc. ; et après, jusqu'à ce que ledit navire avec ses agrès, apparaux, etc., et les marchandises et les choses, quelles qu'elles soient, parviendront à comme plus haut sur ledit navire, etc., jusqu'à ce qu'il ait été mouillé à l'ancre pendant vingt quatre heures en sécurité, et sur les marchandises et les choses jusqu'à ce qu'elles aient été débarquées et mises à terre en sécurité ; et ledit navire, etc., aura le droit, dans ce voyage, de se diriger et faire voile vers et de toucher à et de séjourner dans tous ports ou endroits quelconques et n'importe où et à toutes fins sans préjudice pour cette assurance. Ledit navire, etc., marchandises et biens, etc., pour ce qui concerne l'assuré, par convention entre l'assuré et les assureurs, dans cette police, sont et seront évalués à

POUR ce qui est des risques et périls que nous, les assureurs, sommes disposés à supporter, et acceptons dans ce voyage, ce sont ceux de mer, navires de guerre, incendie, ennemis, pirates, bandits, voleurs, jets à la mer, lettres de marque et de contre-marque, surprises, captures à la mer, arrêts, rétentions et détentions de rois, princes, peuples, de toute nation, condition ou qualité, quelle qu'elle soit, baraterie du capitaine et des hommes de l'équipage, et de tous autres périls, pertes et sinistres qui sont survenus ou surviendront pour le dommage détrimment ou préjudice desdits objets et biens et navire, etc., ou de partie quelconque de ceux-ci; et en cas de perte ou de sinistre il sera permis à l'assuré, à ses agents, préposés et ayant cause, d'agir, de travailler et de voyager pour et au sujet de la protection, sauvegarde, et récupération desdites marchandises, biens et navire, etc., ou de toute partie de ceux-ci, sans préjudice pour cette assurance; à ces dépenses, nous, les assureurs, contribuerons chacun à concurrence de son prorata dans la somme assurée ci-contre. Et il est spécialement déclaré et convenu qu'aucun acte de l'assureur ou de l'assuré, exécuté pour recouvrer, sauver, préserver la propriété assurée, ne sera considéré comme une renonciation au droit de délaissement ou comme une preuve de l'acceptation de ce délaissement. Et il est convenu par nous, les assureurs, que cet écrit ou police d'assurance aura autant de force et d'effet que l'écrit ou la police la plus sûre faite dans Lombard Street ou au Royal Exchange ou dans tout autre endroit à Londres.

* * *

La présente police est franche de tout risque basé sur la perte, ou l'insuccès, du voyage assuré ou de l'expédition, causé par arrêt, contrainte ou détention de rois, princes ou peuples.

* * *

Et ainsi, nous, les assureurs, sommes disposés et promettons par cette police et nous obligeons nous-mêmes, chacun pour sa propre part, nos héritiers, nos exécuteurs, et nos biens, envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs ou ayants cause, à l'exécution fidèle des dispositions ci-dessus, nous reconnaissant payés de la contre-prestation qui nous est due, en vertu de cette assurance, par l'assuré au et d'après le taux de

EN FOI de quoi, nous, les assureurs, avons souscrit nos noms et les sommes assurées à LONDRES.

N. B. — Les grains, le poissons, le sel, les fruits, la farine et les grains sont garantis franc d'avarie, à moins d'avarie grosse, ou à moins que le navire ne s'échoue; le sucre, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs et peaux sont garantis franc d'avarie au-dessous de £ 5 %, et toutes les autres marchandises le navire et le fret sont garantis franc d'avaries au-dessous de £ 3 %, sauf en cas d'avarie grosse ou d'échouement du navire.

(En cas d'accident duquel peut résulter, sous cette police, une réclamation pour perte ou avarie, le règlement sera facilité si on avertissait immédiatement l'agent du Lloyd's le plus proche.)

FORMULAIRE B

La traduction est identique à celle du Formulaire A, à l'exception de la clause de *Frustration* (voy. *supra*, § 43, III) — qui est limitée volontairement par trois astérisques — et qui doit être remplacée dans le Formulaire B par les clauses suivantes :

La présente police est faite franche de capture, saisie, arrêt, contrainte ou détention et de leurs conséquences ainsi que de toute tentative faite à ces fins (à l'exception de la piraterie) ainsi que de toutes les conséquences d'hostilités ou opérations semblables à la guerre, soit avant, soit après la déclaration de guerre.

Si cette susdite clause était supprimée, la clause suivante devra être considérée comme faisant partie de la police :

La présente police est faite franche de tout risque basé sur la perte ou l'insuccès du voyage assuré ou de l'expédition, causé par arrêt, contrainte ou détention de rois, princes ou peuples.

IV

LOI ANGLAISE DE 1906 SUR LES ASSURANCES MARITIMES¹ (MARINE INSURANCE ACT)

ARTICLE PREMIER. — Le contrat d'assurance est un contrat par lequel l'assureur s'engage à indemniser l'assuré de la manière et dans les limites convenues contre les pertes maritimes, c'est-à-dire contre les pertes provenant d'un risque maritime (*marine adventure*).

ART. 2. — 1° Un contrat d'assurance maritime peut, soit par stipulation expresse, soit par les usages du commerce, être étendu de manière à protéger l'assuré contre les pertes survenues dans des eaux intérieures ou contre tout risque de terre qui se rattache à un voyage maritime.

2° Quand un navire en construction, quand le lancement d'un navire ou toute autre entreprise analogue à une entreprise maritime est couvert par une police ayant la forme d'une police d'assurance maritime, les dispositions de la présente loi, dans la limite où elles trouveront application, seront applicables, mais sous réserve des dispositions du présent article, rien dans cette loi ne changera ou ne modifiera aucune loi applicable à un contrat d'assurance autre qu'un contrat d'assurance maritime tel qu'il est défini par la présente loi.

ART. 3. — 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi, tout risque maritime licite peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

2° En particulier, il y a risque maritime :

a) Lorsqu'un navire, des marchandises ou autres biens mobiliers sont exposés à des périls maritimes.

Ces biens sont, dans la présente loi, compris sous le terme de chose assurable (*insurable property*).

b) Lorsque le gain ou l'acquisition de fret, prix de passage, commission, profit ou autre bénéfice pécuniaire, ou la garantie d'avances, de prêts, de déboursés est en danger parce que la propriété assurable est exposée à des risques maritimes.

c) Lorsqu'une responsabilité envers un tiers peut être encourue par le propriétaire ou par une autre personne possédant un intérêt dans la propriété assurable ou une responsabilité dans cette propriété par suite de risques maritimes.

Le terme « risques maritimes » signifie les risques provenant de la navigation ou se rattachant à cette navigation, c'est-à-dire

(1) D'après la traduction faite par M. André Bosc dans son excellent ouvrage : *La loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes* (Thèse pour le doctorat, Paris, Edit. Arthur Rousseau, 1910), sous réserve de quelques modifications et corrections de détail.

les périls de mer, l'incendie, les périls provenant de la guerre, les pirates, les brigands, les voleurs, les prises, les saisies, les arrêts et détentions, les faits du prince ou des peuples, le jet, la baraterie et tous les autres périls analogues, ou qui peuvent être indiqués dans la police.

ART. 4. — 1° Tout contrat d'assurance maritime par manière de jeu ou de pari est nul.

2° Un contrat d'assurance maritime est considéré comme un contrat de jeu ou de pari :

a) Quand l'assuré n'a pas un intérêt assurable tel que cet intérêt est défini par la présente loi, et que le contrat est passé sans que l'assuré ait l'espérance d'acquérir l'intérêt de cette nature.

b) Quand la police est faite « avec ou sans intérêt » (*interest or no interest*) ou « sans autre preuve d'intérêt que la police elle-même » (*without further proof of interest than the policy itself*) ou sans « bénéfice de sauvetage » (*without benefit of salvage to the insurer*) ou bien lorsque la police contient une clause analogue.

Quand il n'y a pas possibilité de sauvetage, la police peut être faite sans bénéfice de sauvetage pour l'assureur.

ART. 5. — 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi, une personne qui est intéressée dans une expédition maritime, a un intérêt assurable.

2° En particulier, une personne est intéressée dans une entreprise maritime, lorsqu'il existe entre elle et l'entreprise ou la chose qui se trouve en risque un rapport de droit ou d'équité, rapport qui a pour conséquence que cette personne peut retirer un avantage de la sûreté ou de la bonne arrivée de la propriété assurée ou peut souffrir un préjudice par suite de la perte, de l'avarie, de la détention de cette propriété ou encore être exposée à une responsabilité à cause de cette propriété.

ART. 6. — 1° L'assuré doit être intéressé dans l'objet assuré au moment de la perte, mais il n'est pas nécessaire qu'il soit intéressé au moment où le contrat est conclu.

Cependant, lorsque l'objet est assuré, perdu ou non perdu (*lost or not lost*), l'assuré peut réclamer une indemnité à l'assureur bien qu'il n'ait acquis d'intérêt qu'après la perte, à moins qu'au moment de la passation du contrat il n'ait connu la perte de l'objet assuré et que l'assureur ne l'ait pas connue.

2° Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt au moment de la perte, il ne peut acquérir cet intérêt par aucun acte ou élection après qu'il a eu connaissance de la perte.

ART. 7. — 1° Un intérêt annulable, comme un intérêt éventuel, peut être assuré.

2° En particulier, lorsque l'acheteur de marchandises les a assurées, il a un intérêt assurable, bien qu'il ait pu à son choix avoir refusé les marchandises ou les avoir traitées comme au risque du vendeur par suite du retard apporté par le vendeur à leur livraison ou autrement.

ART. 8. — Un intérêt partiel, de quelque nature qu'il soit, peut faire l'objet d'un contrat d'assurance maritime.

ART. 9. — 1° L'assureur qui a contracté un contrat d'assurance maritime a un intérêt assurable dans le risque et peut effectuer une réassurance.

2° A moins que la police n'en dispose autrement, l'assuré originaire n'a aucun droit ou intérêt relativement à cette réassurance.

ART. 10. — Le prêteur à la grosse soit sur corps (*bottomry*), soit sur marchandises (*respondentia*) a un intérêt assurable dans la mesure de son prêt.

ART. 11. — Le capitaine et les hommes de l'équipage du navire ont un intérêt assurable relativement à leur salaire.

ART. 12. — Dans le cas de fret payable à l'avance, la personne qui paie une avance sur le fret a un intérêt assurable dans la mesure où ce fret n'est pas restituable en cas de perte.

ART. 13. — L'assuré a un intérêt assurable dans le coût de toute assurance qu'il peut conclure.

ART. 14. — 1° Quand l'objet assuré est l'objet d'un mortgage, le mortgageant a un intérêt assurable pour la valeur entière de l'objet de l'assurance, et le mortgagee a un intérêt assurable dans la limite de sommes dues ou à devoir par suite du mortgage.

2° Un mortgagee, un consignataire ou tout autre personne ayant dans la chose assurée un intérêt, peut conclure un contrat d'assurance maritime pour et au profit d'autres personnes comme pour son propre compte.

3° Le propriétaire d'une chose a un intérêt assurable pour la valeur entière de cette chose, bien qu'une tierce personne ait accepté ou soit obligée de l'indemniser en cas de perte.

ART. 15. — Lorsque l'assuré transmet ou se dessaisit d'une autre manière de son intérêt dans la chose assurée, il ne transfère pas par cela seul les droits qui lui appartiennent en vertu du contrat d'assurance à moins qu'il n'existe entre lui et le cessionnaire une convention tacite ou expresse à cet effet.

Mais les dispositions de la présente loi ne portent pas atteinte à la transmission d'un intérêt en vertu de la loi.

ART. 16. — Sauf dans le cas où la police d'assurance contient une disposition ou une évaluation expresse, la valeur assurable de la chose assurée doit être établie conformément aux principes suivants :

1° Dans une assurance sur corps, la valeur assurable est la valeur du navire au commencement du risque y compris ses agrès, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour l'équipage, les sommes avancées sur les salaires des hommes de l'équipage et les autres déboursés (s'il y a lieu) effectués pour rendre le navire prêt pour le voyage ou l'entreprise prévue par la police d'assurance, en y ajoutant le coût de l'assurance sur le tout.

La valeur assurable, dans l'assurance d'un bâtiment à vapeur, comprend aussi les machines, chaudières et charbons et le matériel des machines s'ils appartiennent à l'assuré, et, si le navire est affecté à un commerce d'une nature particulière, les installations habituelles nécessaires pour l'exercice de ce commerce ;

2° Dans l'assurance du fret, que ce fret ait été payé à l'avance ou non, la valeur assurable est le montant brut du fret au risque de l'assuré, plus le coût de l'assurance.

3° Dans l'assurance sur facultés ou sur marchandises, la valeur assurable est le prix d'acquisition primitif des marchandises assu-

rées, plus les dépenses d'embarquement ou se rattachant à l'embarquement et le coût de l'assurance sur le tout ;

4° Dans une assurance de toute autre chose, la valeur assurable est le montant qui se trouve au risque de l'assuré quand l'assurance est conclue, plus le coût de l'assurance.

ART. 17. — Un contrat d'assurance maritime est un contrat fondé sur la plus grande bonne foi et, si la plus grande bonne foi n'est pas respectée par l'une des parties, le contrat pourra être annulé par l'autre.

ART. 18. — 1° Sous réserve des dispositions du présent article, l'assuré doit faire connaître à l'assureur avant la conclusion du contrat tout fait essentiel connu par lui et il est réputé connaître tous les faits qui, dans la marche habituelle des affaires, doivent être connus de lui.

Si l'assuré ne déclare pas ces faits à l'assureur, celui-ci pourra annuler le contrat.

2° Doit être considéré comme un fait essentiel tout fait susceptible de modifier l'appréciation d'un assureur prudent dans la fixation du montant de la prime ou d'avoir une influence sur sa détermination à consentir l'assurance.

3° Si l'assureur ne pose point de question à l'assuré, celui-ci n'a pas besoin de lui déclarer les faits suivants :

a) Tout fait qui a pour effet de diminuer le risque ;

b) Tout fait connu ou présumé connu de l'assureur. L'assureur est présumé connaître tous les faits qui sont de connaissance ou de notoriété générale ou les circonstances qu'un assureur, dans la marche habituelle de ses affaires, doit connaître ;

c) Tout fait sur lequel l'assureur ne désire aucun renseignement ;

d) Tout fait qu'il est inutile de porter à la connaissance de l'assureur par suite de l'existence d'une garantie expresse ou tacite.

4° La question de savoir si un fait qui n'a pas été communiqué à l'assureur est essentiel ou non est une question de fait.

5° Le terme fait ou circonstances (*circumstance*) comprend toute communication reçue par l'assuré et toute information à lui adressée.

ART. 19. — Sous réserve des dispositions de l'article précédent sur les faits qui n'ont pas besoin d'être portés à la connaissance de l'assureur, quand un contrat d'assurance est effectué pour l'assuré par un agent, celui-ci doit faire connaître à l'assureur :

a) Tout fait essentiel connu de lui, et un agent qui passe un contrat d'assurance est présumé connaître tous les faits qui dans la marche habituelle des affaires doivent être connus de lui ou qui auraient dû lui être communiqués ;

b) Tout fait essentiel que l'assuré a le devoir de faire connaître à l'assureur à moins que l'assuré ait eu connaissance de ce fait trop tard pour qu'il lui eût été possible de le porter à la connaissance de l'assureur.

ART. 20. — 1° Toute déclaration essentielle faite par l'assuré ou par son agent à l'assureur pendant les pourparlers en vue du contrat d'assurance et avant que ce contrat soit conclu doit être exacte.

Si elle est inexacte, l'assureur peut annuler le contrat.

2° Une déclaration doit être considérée comme essentielle, si elle peut avoir une influence sur un assureur prudent quand il détermine le montant de la prime ou lorsqu'il décide d'accepter le risque ;

3° Une déclaration peut porter soit sur une question de fait, soit sur une expectative ou une croyance ;

4° Une déclaration portant sur une question de fait est réputée exacte si elle est en substance exacte, c'est-à-dire si la différence entre ce qui est affirmé et ce qui est réellement ne serait pas considérée comme essentielle par un assureur prudent ;

5° Une déclaration portant sur une expectative ou une croyance est exacte si elle est faite de bonne foi ;

6° Une déclaration peut être rétractée ou modifiée tant que le contrat n'a pas été conclu ;

7° La question de savoir si une déclaration donnée est essentielle ou non est dans chaque cas particulier une question de fait.

ART. 21. — Le contrat d'assurance est considéré comme conclu quand la proposition de l'assuré a été acceptée par l'assureur, que la police ait été délivrée ou non. Dans le but de montrer que la proposition de l'assuré a été acceptée par l'assureur, on peut avoir recours au slip ou à la chemise (*covering note*) ou à tout autre memorandum du contrat quoiqu'il n'ait pas été timbré.

ART. 22. — Sous réserve des dispositions de toute autre loi, un contrat d'assurance maritime ne peut pas servir de preuve en justice s'il n'est pas contenu dans une police d'assurance conforme aux dispositions de la présente loi. La police peut être rédigée et délivrée soit au moment de la passation du contrat, soit à une date ultérieure.

ART. 23. — Une police d'assurance maritime doit indiquer :

1° Le nom de l'assuré ou le nom de la personne qui a contracté l'assurance pour lui ;

2° La chose assurée et le risque contre lequel elle est assurée ;

3° Le voyage ou la période de temps, ou bien le voyage et la période de temps selon les cas couverts par la police d'assurance ;

4° La somme ou les sommes assurées ;

5° Le nom ou les noms des assureurs.

ART. 24. — 1° Une police d'assurance maritime doit être signée par ou au nom de l'assureur, toutefois lorsqu'il s'agira d'une société, la signature sociale sera considérée comme suffisante, mais rien dans le présent article ne sera considéré comme exigeant que la signature d'une société soit faite sous sceau (*under seal*) ;

2° Quand une police est souscrite par ou au nom de deux ou de plusieurs assureurs, chaque souscription constituera un contrat séparé à moins que le contraire ne soit spécifié dans la police.

ART. 25. — 1° Lorsque le contrat d'assurance a pour but d'assurer l'objet pendant son séjour dans un lieu donné et depuis son départ de ce lieu (*at and from*) ou bien d'un lieu donné à un autre ou à d'autres lieux, la police d'assurance est appelée police au voyage. Quand le contrat a pour but d'assurer la chose

pendant une période de temps donnée, la police est appelée police à temps. Un contrat conclu à la fois au voyage et à temps peut être contenu dans une même police ;

2° Sous réserve des dispositions de l'article 7 de la loi de Finance de 1901, une police à temps qui est faite pour une période supérieure à douze mois est nulle.

ART. 26. — 1° La chose assurée doit être désignée dans la police avec une exactitude raisonnable ;

2° La nature et l'étendue de l'intérêt de l'assuré dans la chose assurée n'ont pas besoin d'être spécifiées dans la police ;

3° Quand la police d'assurance désigne la chose assurée en termes généraux, elle doit être interprétée comme s'appliquant à l'intérêt que l'assuré a entendu protéger ;

4° Dans l'application du présent article on aura égard à tout usage réglant la désignation de la chose assurée.

ART. 27. — 1° Une police peut être soit évaluée soit non évaluée ;

2° Une police évaluée (*valued policy*) est une police qui spécifie la valeur de la chose assurée convenue entre les parties ;

3° Sous réserve des dispositions de la présente loi et en l'absence de la fraude, l'évaluation fixée par la police fait, entre l'assuré et l'assureur, preuve complète de la valeur assurable de la chose qu'on se propose d'assurer, que la perte soit totale ou partielle ;

4° A moins que la police n'en dispose autrement, l'évaluation contenue dans la police n'est pas concluante quand il s'agit de déterminer s'il y a eu ou non perte totale présumée (*constructive total loss*).

ART. 28. — Une police non évaluée (*unvalued policy*) est une police qui n'indique pas l'évaluation de la chose assurée, mais qui, dans les limites de la somme assurée, laisse la détermination de la valeur assurable se faire conformément à la manière indiquée ci-dessus.

ART. 29. — 1° Une police d'assurance flottante (*floating policy*) est une police qui décrit l'assurance en termes généraux et laisse à des déclarations postérieures le soin de déterminer le nom du ou des navires et les autres détails ;

2° La ou les déclarations postérieures peuvent être effectuées par le moyen d'endossements sur la police ou de toute autre manière usuelle ;

3° A moins que la police n'en dispose autrement, les déclarations doivent être faites dans l'ordre des départs ou des chargements. S'il s'agit de marchandises, ils doivent comprendre tous les envois rentrant dans les termes de la police. La valeur des marchandises ou de tout autre objet doit être indiquée de bonne foi, mais une omission ou une déclaration erronée peut être rectifiée même après la perte ou après l'arrivée, lorsque cette omission ou cette déclaration a été faite de bonne foi ;

4° A moins que la police n'en dispose autrement, quand une déclaration de valeur n'est pas faite avant la notification de la perte ou de l'arrivée, la police doit être considérée comme une police non évaluée au point de vue de l'objet de cette déclaration.

ART. 30. — 1° Une police d'assurance peut être rédigée selon la formule donnée par l'Annexe I de la présente loi ;

2° Sous réserve des dispositions de la présente loi et à moins que le contexte de la police ne l'exige autrement, les termes et les expressions mentionnés dans l'Annexe I de la présente loi seront considérés comme ayant la portée et le sens qui leur ont été donnés dans cette annexe.

ART. 31. — 1° Quand une assurance est effectuée moyennant une prime à convenir et qu'aucune convention n'a été faite, une prime raisonnable doit être payée par l'assuré.

2° Quand une assurance est contractée en indiquant qu'une prime supplémentaire à convenir sera payée si un événement donné se produit, une prime supplémentaire raisonnable sera due, si l'événement donné se produit avant qu'aucune convention n'ait été faite pour fixer le montant de la prime supplémentaire.

ART. 32. — 1° Quand deux ou plusieurs assurances sont contractées par l'assuré ou pour son compte pour le même risque, pour le même intérêt, ou pour une partie quelconque de ce même risque, et de ce même intérêt, et quand le montant des sommes assurées dépasse l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi, l'assuré est dit sur-assuré (*over insured*) par double assurance ;

2° Quand l'assuré est sur-assuré par suite d'une double assurance :

a) L'assuré, à moins que la police n'en dispose autrement, peut réclamer le paiement de l'indemnité de l'un ou de l'autre des assureurs à son gré, néanmoins, il n'a pas le droit de recevoir une somme dont le montant dépasserait l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi ;

b) Quand la police par laquelle l'assuré réclame le paiement d'une indemnité est une police évaluée, l'assuré doit créditer l'assureur, jusqu'à concurrence de l'évaluation, de toute somme reçue par lui par suite d'une autre police, sans tenir compte de la valeur réelle de l'objet assuré.

c) Quand la police en vertu de laquelle l'assuré réclame le paiement d'une indemnité est une police non évaluée, il devra créditer l'assureur jusqu'à concurrence de la valeur assurable totale de toute somme reçue par lui par suite de l'existence d'autres polices d'assurance.

d) Quand l'assuré reçoit une somme dépassant l'indemnité accordée par les dispositions de la présente loi, il est considéré comme retenant cette somme pour le compte des assureurs conformément à leurs droits de contribution respectifs entre eux.

ART. 33. — 1° Une garantie dans les articles suivants qui traitent des garanties signifie une promesse de garantie, c'est-à-dire une garantie par laquelle l'assuré s'engage à ce qu'une chose donnée soit ou ne soit pas faite, à ce qu'une condition donnée soit ou ne soit pas remplie, ou par laquelle il affirme ou nie l'existence d'un état de chose particulier ;

2° Une garantie peut être expresse ou implicite (*implied*) ;

3° Une garantie, suivant la définition ci-dessus, est une condition à laquelle on doit se conformer exactement, que cette ga-

rantie soit ou ne soit pas essentielle par rapport au risque. Si l'on ne se conforme pas exactement à cette condition, sous réserve d'une disposition expresse contenue dans la police, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où s'est produite la violation de la garantie, sans préjudice de la responsabilité qu'il peut avoir encourue à une époque antérieure à cette date.

ART. 34. — 1° L'assuré est dispensé de se conformer à une garantie, lorsque par suite d'une modification dans les circonstances, la garantie cesse d'être applicable aux circonstances du contrat, ou lorsque son exécution est rendue illégale par une loi nouvelle ;

2° Quand une garantie a été violée, l'assuré ne saurait se prévaloir du fait qu'il a remédié à cette violation et qu'il s'est conformé à cette garantie avant l'arrivée du sinistre ;

3° L'assureur peut déclarer qu'il renonce à se prévaloir de la violation d'une garantie.

ART. 35. — 1° Une garantie expresse peut être formulée d'une manière quelconque pourvu que l'intention de garantir découle nettement de ses termes ;

2° Une garantie doit être insérée (*included*) ou exprimée par écrit dans la police d'assurance ou doit être contenue dans un document quelconque incorporé à la police par une disposition contenue dans celle-ci ;

3° Une garantie expresse n'exclut pas une garantie implicite à moins qu'elle ne soit incompatible avec elle.

ART. 36. — 1° Quand la chose assurée, soit navire, soit marchandise, est garantie d'une manière expresse comme neutre, il existe une condition implicite que la propriété assurée jouira du caractère de neutralité au commencement du risque et que dans la mesure où l'assuré pourra exercer un contrôle effectif, son caractère de neutralité sera conservé ;

2° Quand un navire est garanti comme neutre d'une façon expresse, il existe une condition implicite que, dans la mesure où l'assuré pourra exercer un contrôle, le navire sera pourvu des documents nécessaires, c'est-à-dire qu'il sera muni des papiers nécessaires pour établir son caractère de neutralité, que ces papiers ne seront pas falsifiés ou supprimés et qu'il ne sera pas fait usage de faux papiers. Si une perte se produit par suite de la violation de cette condition, les assureurs pourront réclamer la nullité du contrat.

ART. 37. — Il n'existe pas de garantie tacite portant sur la nationalité du navire ou sur le maintien de cette nationalité pendant toute la durée du risque.

ART. 38. — Quand l'objet de l'assurance est garanti « en bon état » (*well*) ou en sûreté (*in good safety*) à un jour donné, il suffit que l'objet ait été en sûreté à un moment quelconque du jour donné.

ART. 39. — 1° Dans une police d'assurance au voyage (*voyage policy*), il existe une garantie tacite qu'au commencement du risque le navire sera en bon état de navigabilité pour l'entreprise particulière assurée ;

2° Si l'effet de la police commence pendant que le navire est

dans un port, il existe une garantie tacite portant qu'au commencement du risque le navire sera raisonnablement en état d'affronter les dangers ordinaires du port ;

3° Quand la police d'assurance porte sur un voyage qui est accompli en plusieurs parties pendant lesquelles le navire requiert de différentes espèces ou de plus complètes préparations ou armements, il existe une garantie implicite qu'au commencement de chacune de ces parties le navire sera en bon état de navigabilité par rapport à la préparation et à l'armement nécessités par cette partie du voyage ;

4° Un navire est considéré comme en bon état de navigabilité quand il est, d'une manière raisonnable, en état de supporter les dangers de la mer pour le risque assuré ;

5° Dans une police à temps, il n'existe pas de garantie tacite portant que le navire sera en bon état de navigabilité à un moment donné du risque ; mais, quand à la connaissance de l'assuré, le navire prend la mer dans un état d'innavigabilité, l'assureur n'est pas responsable pour toute perte provenant de cette innavigabilité.

ART. 40. — 1° Dans une police sur facultés ou autres bien mobiliers, il n'existe pas de garantie tacite portant que les marchandises ou les meubles assurés seront en bon état de navigabilité ;

2° Dans une police au voyage sur facultés ou autres meubles, il existe une garantie tacite portant que le navire non seulement sera en bon état de navigabilité en tant que navire, mais encore qu'il sera capable de transporter convenablement ces marchandises ou ces meubles au port de destination fixé dans la police.

ART. 41. — Il existe une garantie tacite que le risque assuré est un risque qui n'est pas contraire aux lois et, dans la mesure où le contrôle de l'assuré peut s'exercer en cette matière, l'entreprise doit être conduite d'une manière légale.

ART. 42. — 1° Quand la chose est assurée par une police au voyage soit à et depuis (*at and from*), soit depuis (*from*) un port donné, il n'est pas nécessaire que le navire se trouve dans ce port au moment où le contrat est passé, mais il existe une condition implicite d'après laquelle le risque devra commencer dans un délai raisonnable et d'après laquelle, si le risque ne commence pas dans un délai raisonnable, l'assureur pourra demander la nullité du contrat d'assurance.

2° Le moyen de défense, tiré de l'existence de cette condition, peut être repoussé en démontrant que le retard est dû à des circonstances dont l'assureur connaissait l'existence au moment de la passation du contrat ou en démontrant que l'assureur a renoncé à se prévaloir de l'existence de cette condition implicite.

ART. 43. — Quand le port de départ est indiqué dans la police, si le navire part d'un autre port au lieu de partir de celui-ci, le risque ne commence pas à courir.

ART. 44. — Quand le port de destination est indiqué dans la police et quand le navire, au lieu de se diriger vers cette destination, se dirige vers une autre destination, le risque ne commence pas à courir.

ART. 45. — 1° Quand, après le commencement du risque, la

destination du navire est modifiée volontairement et n'est plus la destination fixée par la police, il y a changement du voyage.

2° A moins que la police n'en dispose autrement, quand il y a un changement de voyage, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du changement, c'est-à-dire à partir du moment où l'intention de modifier le voyage a été manifestée, et il n'est pas nécessaire que le navire ait en fait abandonné le trajet du voyage fixé par la police au moment où la perte se produit.

ART. 46. — 1° Quand un navire, sans excuse légitime, dévie du voyage fixé par la police d'assurance, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment du déroutement; il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire aurait regagné sa route normale avant l'arrivée de la perte;

2° Un déroutement du voyage fixé dans la police est commis:

a) Lorsque la police fixant le parcours du voyage d'une façon expresse, le navire s'écarte de ce parcours;

b) Lorsque la police ne déterminant pas d'une façon expresse le parcours du voyage, le navire s'écarte de la route suivie d'après les habitudes et les usages maritimes.

3° Il n'y a pas lieu de tenir compte de l'intention de commettre un déroutement. Il faut qu'il y ait effectivement un déroutement pour que l'assureur soit déchargé de sa responsabilité.

ART. 47. — 1° Lorsque la police d'assurance indique plusieurs ports de déchargement, le navire peut toucher à tous ces ports ou seulement à certains d'entre eux, mais, en l'absence d'un usage ou d'une raison suffisante, il doit toucher soit à tous ces ports, soit à certains d'entre eux dans l'ordre indiqué dans la police. — S'il n'agit pas ainsi, il commet un déroutement.

2° Quand la police porte « aux ports de déchargement (*ports of discharge*) situés dans un rayon donné » et lorsque ces ports ne sont pas indiqués nominativement, le navire doit, en l'absence d'un usage ou d'une raison suffisante, se rendre à tous ces ports ou à un certain nombre d'entre eux dans leur ordre géographique. S'il n'agit pas ainsi, il commet un déroutement.

ART. 48. — Lorsque la police d'assurance porte sur un voyage, l'aventure doit être poursuivie pendant toute son exécution avec une rapidité raisonnable et si elle n'est pas conduite ainsi, à moins qu'il existe une excuse légitime, l'assureur est déchargé de toute responsabilité à partir du moment où le retard peut être regardé comme excessif.

ART. 49. — 1° Le déroutement ou le retard apporté dans l'exécution du voyage fixé par la police peut être excusé :

a) Quand ce retard ou ce déroutement est autorisé par une disposition expresse de la police;

b) Quand ce retard ou ce déroutement a été causé par des circonstances qui échappent au contrôle du capitaine ou de son commettant;

c) Quand ce retard ou ce déroutement a été rendu nécessaire pour satisfaire aux exigences d'une garantie expresse ou tacite;

d) Quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire pour la sécurité du navire ou de l'objet de l'assurance;

e) Lorsqu'il s'agit de sauver des vies humaines ou d'aider un navire en détresse à bord duquel des vies humaines peuvent être en danger ;

f) Quand ce retard ou ce déroutement est raisonnablement nécessaire dans le but d'obtenir une assistance médicale ou chirurgicale pour une personne se trouvant à bord ;

g) Lorsque ce retard ou ce déroutement est causé par la baraterie du capitaine ou de l'équipage, si la baraterie est un des dangers contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré.

2° Quand la cause, qui rend le déroutement ou le retard excusable, a cessé d'exister, le navire doit reprendre son trajet normal et continuer son voyage avec une diligence raisonnable.

ART. 50. — 1° Une police d'assurance maritime peut être cédée à moins qu'elle ne contienne une disposition interdisant cette cession. Elle peut être cédée, soit avant, soit après la perte ;

2° Quand une police d'assurance maritime a été cédée de manière à transmettre le bénéfice de l'intérêt dans cette police, le cessionnaire de la police a le droit de poursuivre l'assureur en son propre nom et le défendeur peut lui opposer tous les moyens de défense naissant du contrat qu'il aurait eu le droit d'opposer si l'action avait été introduite au nom de la personne par laquelle ou pour laquelle le contrat avait été effectué ;

3° Une police d'assurance maritime peut être transmise par voie d'endossement ou de toute autre manière habituelle.

ART. 51. — Quand l'assuré a abandonné ou perdu son intérêt dans l'objet de l'assurance, et n'a pas, avant cet abandon ou cette perte, convenu d'une façon expresse ou tacite de céder la police d'assurance, une cession postérieure de cette police devrait être considérée comme sans effet. Néanmoins, rien dans le présent article n'empêchera la cession d'une police d'assurance après la perte de l'objet assuré.

ART. 52. — A moins d'accords contraires, l'obligation de l'assuré ou de son agent de payer la prime et l'obligation de l'assureur de délivrer la police d'assurance à l'assuré ou à son préposé sont la condition l'une de l'autre et l'assureur n'est pas tenu de délivrer la police jusqu'au paiement ou à l'offre de paiement de la prime.

ART. 53. — 1° A moins d'accords contraires, quand une police d'assurance maritime est contractée pour le compte de l'assuré, par un courtier, ce courtier est directement responsable envers l'assureur du paiement de la prime et l'assureur est directement responsable envers l'assuré des sommes qui peuvent être dues par suite de perte ou par suite de ristourne de la prime ;

2° A moins d'accords contraires, le courtier a contre l'assuré un privilège sur la police jusqu'à concurrence du montant de la prime et des frais causés par la passation du contrat. Lorsqu'il a agi avec la personne qui l'a employé comme si elle agissait pour son propre compte, il a aussi un privilège sur la police pour la balance du compte d'assurance qui peut lui être due par une telle personne, à moins qu'au moment où la dette a été contractée, il n'ait eu des raisons de croire que cette personne n'était qu'un mandataire.

ART. 54. — Lorsqu'une police d'assurance maritime, contractée pour le compte de l'assuré par un courtier, porte une reconnaissance du paiement de la prime, une telle reconnaissance est, en l'absence de fraude, probante entre l'assureur et l'assuré mais non entre l'assureur et le courtier.

ART. 55. — 1° Sous réserve des dispositions de la présente loi et à moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur est responsable pour toute perte causée directement par un des risques contre lesquels l'objet de l'assurance a été assuré, mais, sous les réserves indiquées plus haut, il n'est pas responsable pour toute perte qui n'a pas été causée directement par un de ces risques ;

2° En particulier :

a) L'assureur n'est pas responsable des pertes qu'on peut attribuer à l'acte intentionnel et frauduleux de l'assuré, mais, à moins de dispositions contraires dans la police, il est responsable des pertes immédiatement (*proximately*) causées par un péril couvert, même lorsque ces pertes ne se seraient pas produites sans la faute ou la négligence du capitaine ou de l'équipage ;

b) A moins que la police n'en dispose autrement, l'assureur sur corps ou sur facultés n'est pas responsable des pertes causées par le retard, même lorsque ce retard a été entraîné par un des risques couverts par l'assurance ;

c) Sauf dispositions contraires contenues dans la police, l'assureur n'est pas responsable de la fatigue et de l'usure habituelles (*ordinary wear and tear*), du coulage et du bris (*leakage and breakage*) habituels, du vice propre ou de la nature de la chose assurée, des pertes causées par les rats et la vermine, des avaries de machine qui n'ont pas été causées directement par un risque couvert par la police.

ART. 56. — 1° Une perte peut être soit totale, soit partielle. Toute perte qui n'est pas une perte totale d'après la définition donnée plus loin est une perte partielle ;

2° Une perte totale peut être soit une perte totale réelle, soit une perte totale présumée (*actual total loss*) ou (*constructive total loss*) ;

3° A moins qu'une intention différente ne ressorte clairement des termes de la police, une police d'assurance contre les pertes totales comprend une perte totale présumée aussi bien qu'une perte totale réelle ;

4° Lorsque l'assuré poursuit l'assureur en paiement d'une indemnité pour une perte totale, si les faits prouvent qu'il n'y a eu que perte partielle, l'assuré peut, à moins que la police n'en dispose autrement, réclamer une indemnité pour perte partielle ;

5° Quand les marchandises parviennent à leur destination *in specie*, mais quand par suite d'oblitération des marques ou pour toute autre raison, on ne peut pas les identifier, la perte, s'il s'en produit une, est partielle et non totale.

ART. 57. — 1° Quand l'objet de l'assurance est détruit ou avarié au point de cesser d'être une chose de l'espèce assurée, ou bien lorsque l'assuré en est privé d'une manière définitive, il y a perte totale réelle ;

2° Quand il y a perte totale réelle, l'assuré n'est pas tenu de notifier à l'assureur son délaissement.

ART. 58. — Lorsque le navire assuré est disparu et lorsque aucune nouvelle de ce navire n'est parvenue après une période de temps raisonnable, une perte totale réelle peut être présumée.

ART. 59. — Lorsque, par suite d'un risque couvert, le voyage est interrompu dans un port ou lieu intermédiaire dans des circonstances de nature, sauf stipulation particulière contenue dans le contrat d'affrètement, à autoriser le capitaine à débarquer et à rembarquer les marchandises ou autres meubles ou à les transborder et à les envoyer à leur destination, la responsabilité de l'assureur doit être considérée comme subsistant malgré le transbordement.

ART. 60. — 1° Sous réserve des dispositions expresses contenues dans la police, il y a perte totale présumée lorsque l'objet de l'assurance est raisonnablement délaissé parce que sa perte totale apparaît comme inévitable ou parce qu'il ne saurait être sauvé d'une perte réelle totale sans une dépense supérieure à sa valeur après cette dépense faite ;

2° En particulier, il y a perte totale présumée :

I. — Quand l'assuré est privé de la possession du navire ou des marchandises par un des risques couverts par la police et quand (a) il est improbable qu'il puisse rentrer en possession du navire ou des marchandises selon le cas et (b) quand les frais nécessaires pour rentrer en possession du navire ou des marchandises, selon le cas, excéderaient la valeur du navire ou des marchandises une fois qu'il les aurait recouvrés.

II. — Dans le cas d'avarie causée au navire, si ce dernier est endommagé par un risque prévu par la police au point que la dépense nécessaire pour le réparer serait supérieure à sa valeur après la réparation.

Dans l'estimation du coût des réparations, il n'y a pas lieu d'opérer de déduction pour les contributions d'avarie commune à ces réparations payables par d'autres intérêts ; mais il faudra tenir compte des opérations futures de sauvetage et des contributions pour avarie commune dont le navire sera plus tard débiteur s'il est réparé.

III. — Dans le cas d'avarie causée aux marchandises, quand la dépense nécessaire pour réparer le dommage et pour faire parvenir les marchandises à leur destination serait supérieure à la valeur de ces marchandises à leur port d'arrivée.

ART. 51. — Quand il y a une perte totale présumée, l'assuré peut soit traiter la perte comme une perte partielle, soit délaissier l'objet de l'assurance en faveur de l'assureur et traiter la perte comme si elle était une perte totale réelle.

ART. 62. — 1° Sous réserve des dispositions de cet article, lorsque l'assuré prend le parti de délaissier l'objet de l'assurance, il doit faire une notification de ce délaissement. S'il néglige d'agir ainsi, la perte pourra seulement être regardée comme une perte partielle ;

2° La notification du délaissement peut être faite soit par écrit, soit de vive voix, soit en partie par écrit et en partie de vive voix ; elle peut être faite en n'importe quels termes indiquant

l'intention de l'assuré de délaisser son intérêt assuré dans l'objet de l'assurance sans conditions, à l'assureur ;

3° La notification du délaissement doit être faite avec une diligence raisonnable après la réception de nouvelles sûres au sujet de la perte, mais, quand les informations reçues par l'assuré paraissent douteuses, celui-ci a le droit à un délai raisonnable lui permettant de se renseigner ;

4° Lorsque la notification du délaissement est faite à l'assureur d'une manière régulière, le fait que l'assureur refuse d'accepter le délaissement ne peut pas préjudicier aux droits de l'assuré ;

5° L'acceptation d'un délaissement peut être expresse ou impliquée par la conduite de l'assureur. Le simple silence observé par l'assureur après la notification n'est pas considéré comme une acceptation ;

6° Quand la notification du délaissement est acceptée, le délaissement est irrévocable. L'acceptation de la notification fait preuve de la perte et de la régularité de la notification ;

7° La notification du délaissement n'est pas nécessaire si, lorsque l'assuré est informé de la perte, il n'y a aucune possibilité d'avantage quelconque pour l'assureur à recevoir la notification du délaissement ;

8° L'assureur peut dispenser l'assuré de la notification du délaissement ;

9° Quand un assureur a réassuré son risque, il n'est obligé de faire aucune notification de délaissement.

ART. 63. — 1° Quand son délaissement a été valablement opéré, l'assureur a le droit de s'approprier (*to take over*) l'intérêt de l'assuré dans ce qui peut rester de l'objet assuré ainsi que tous les droits de propriété qui s'y rattachent ;

2° Dans le cas de délaissement d'un navire, l'assureur de ce navire a droit au fret en cours d'acquisition, et au fret gagné par le navire après la perte, moins les frais entraînés par cette acquisition après l'événement ; et si le navire transporte des marchandises qui sont la propriété du propriétaire de celui-ci, l'assureur a droit à une rémunération raisonnable pour le transport de ces marchandises postérieurement à l'événement qui a causé la perte.

ART. 64. — Une perte avarie particulière (*particular average loss*) est une perte partielle de l'objet de l'assurance qui a été causée par un risque couvert par la police et qui n'est pas une perte avarie grosse (*general average loss*) ;

2° Les frais encourus par ou pour l'assuré pour la sûreté ou la conservation de l'objet de l'assurance autres que les avaries communes et les frais de sauvetage sont appelés charges particulières. Les charges particulières ne sont pas comprises dans l'avarie particulière.

ART. 65. — 1° Sous réserve des dispositions expresses contenues dans la police d'assurance, les frais de sauvetage encourus pour protéger l'objet de l'assurance contre une perte par un des risques couverts par la police peuvent être réclamés à l'assureur comme s'il s'agissait d'une perte causée par un de ces risques ;

2° Les frais de sauvetage (*salvage charges*) signifient les dé-

penses recouvrables, d'après le droit maritime, par un sauveur, indépendamment de l'existence d'un contrat. Ils ne comprennent pas les frais pour des services de sauvetage rendus par l'assuré, par ses préposés ou par toute personne employée par eux par un contrat de location dans le but d'écarter un risque couvert par la police. De telles dépenses, lorsqu'elles sont dûment engagées, peuvent être recouvrées comme charges particulières ou comme perte avarie grosse, selon les circonstances dans lesquelles elles ont été encourues.

ART. 66. — 1° Une perte avarie commune est une perte entraînée par ou résultant directement d'un acte d'avarie commune. Elle peut comprendre une dépense d'avarie commune comme un sacrifice d'avarie commune ;

2° Il y a acte d'avarie commune lorsque un sacrifice ou une dépense extraordinaire est raisonnablement engagé ou encouru, en cas de péril, pour préserver la propriété en péril dans le risque commun ;

3° Quand il y a une perte avarie commune, la partie sur laquelle elle retombe a droit, sous réserve des conditions imposées par le droit maritime, à une contribution proportionnelle de la part des autres personnes intéressées et cette contribution est appelée contribution d'avarie commune (*general average contribution*) ;

4° Sous réserve de dispositions expresses contenues dans la police, quand l'assuré a encouru une dépense avarie commune, il peut réclamer le montant de cette dépense à l'assureur dans la mesure de la perte qui retombe sur lui, et dans le cas d'un sacrifice avarie commune, il peut réclamer une indemnité à l'assureur pour la totalité de la perte sans avoir exercé son droit de contribution contre les autres personnes qui sont tenues de contribuer à cette perte ;

5° Sous réserve de dispositions expresses contenues dans la police, lorsque l'assuré a payé ou est obligé de payer une contribution d'avarie commune au sujet de l'objet assuré, il peut réclamer une indemnité à l'assureur ;

6° En l'absence de stipulations expresses, l'assureur n'est pas responsable d'une perte d'avarie commune ou de la contribution si la perte n'a pas été encourue dans le but d'éviter ou ne se rattache pas aux précautions prises pour éviter un risque couvert par l'assurance ;

7° Quand le navire, le fret et le chargement ou deux de ces intérêts sont la propriété d'un même assuré, la responsabilité de l'assureur pour les pertes avarie commune ou les contributions doit être établie comme si ces objets appartenaient à des personnes différentes.

ART. 67. — 1° La somme que l'assuré peut réclamer à l'assureur pour une perte, dans le cas d'une police non évaluée, pour le montant total de la valeur assurable de l'objet de l'assurance, ou le montant de l'évaluation contenue dans la police, dans le cas d'une police évaluée, est appelé le montant de l'indemnité ;

2° Quand il y a une perte recouvrable par une police, l'assureur ou chaque assureur, s'il y en a plusieurs, est tenu au paiement du montant de l'indemnité dans la mesure du montant de

sa souscription par rapport à la valeur indiquée par la police si celle-ci est évaluée ou par rapport à la valeur assurable de l'objet de l'assurance si la police n'est pas évaluée.

ART. 68. — Sous réserve des dispositions de la présente loi et sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, quand il y a perte totale de l'objet assuré :

1° Si la police est évaluée, le montant de l'indemnité est la somme fixée par la police ;

2° Si la police n'est pas évaluée, le montant de l'indemnité est la valeur assurable de l'objet de l'assurance.

ART. 69. — Quand un navire a été avarié, mais n'est pas complètement perdu, le montant de l'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, est établi comme suit :

1° Quand le navire a été réparé, l'assuré a droit au montant raisonnable des réparations, moins les déductions d'usage et sans que ce montant puisse excéder la somme assurée par rapport à chaque sinistre ;

2° Quand le navire a été réparé seulement en partie, l'assuré a droit au montant raisonnable des réparations calculé comme ci-dessus ; il a aussi droit à être indemnisé de la dépréciation raisonnable, s'il y en a une, provenant des dommages qui n'ont pas été réparés sans que le montant de ces indemnités puisse excéder le coût de la réparation du dommage tout entier calculé comme ci-dessus ;

3° Quand le navire n'a pas été réparé et n'a pas été vendu en état d'avarie, pendant la durée du risque, l'assuré a le droit de demander à être indemnisé pour la dépréciation raisonnable provenant de dommages qui n'ont pas été réparés, mais cette indemnité ne doit pas être supérieure au coût de la réparation de ces dommages calculé comme ci-dessus.

ART. 70. — Sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, quand il y a une perte partielle du fret, la mesure de l'indemnité est égale à la proportion de l'évaluation contenue dans la police, dans le cas de police évaluée, ou de la valeur assurable, dans le cas de police non évaluée, qui correspond à la proposition du fret perdu par l'assuré par rapport à la totalité du fret au risque de l'assuré d'après les dispositions de la police.

ART. 71. — Quand il se produit une perte partielle des marchandises, du chargement ou d'autres meubles, le montant de l'indemnité, sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police est établi comme suit :

1° Quand une partie des marchandises, du chargement ou des autres meubles assurés par une police évaluée, est complètement perdue, le montant de l'indemnité est, par rapport à la somme indiquée dans la police, comme la valeur assurable de la partie perdue par rapport à la valeur assurable de l'ensemble établie, comme dans le cas de police non évaluée ;

2° Quand une partie des marchandises, du chargement ou des autres meubles assurés par une police non évaluée est complètement perdue, le montant de l'indemnité est la valeur assurable de la partie perdue établie comme dans le cas de perte totale ;

3° Quand la totalité ou une partie des marchandises, du chargement a été livrée avariée au point de destination, le montant de l'indemnité est égal à la proportion de la somme fixée dans la police, si la police est évaluée, ou à la proportion de la valeur assurable, si la police n'est pas évaluée, qui correspond à la différence entre les valeurs brutes à l'état sain et à l'état avarié au port d'arrivée par rapport à la valeur brut à l'état sain ;

4° Valeur brute (*gross value*) signifie le prix de gros, ou s'il n'y a pas de prix de gros, la valeur estimée, plus, dans tous les cas, le fret, les frais de déchargement et les charges préalablement payées. Cependant, s'il s'agit de marchandises ou de cargaisons habituellement vendues en entrepôt, le prix d'entrepôt doit être considéré comme à valeur brute. — Produits bruts (*gross proceeds*) signifie le prix réel obtenu en vente publique lorsque toutes les charges de la vente sont réglées par le vendeur.

ART. 72. — 1° Quand différentes espèces de choses ont été assurées sous une même évaluation, l'évaluation doit être divisée entre les différentes espèces en proportion de leur valeur assurable respective comme dans le cas de police non évaluée. La valeur assurée d'une partie d'une des espèces est dans la même proportion par rapport à la valeur totale assurée de cette espèce que la valeur assurable de cette partie par rapport à la valeur assurable du tout établie dans les deux cas conformément aux dispositions de la présente loi ;

2° Lorsqu'une évaluation doit être divisée et lorsque le détail du coût primitif de chaque espèce prise séparément, de chaque qualité et de chaque désignation de marchandises, ne peut pas être établi, la division de l'évaluation devra être faite d'après la valeur nette des différentes espèces, qualités et désignations à l'état sain.

ART. 73. — 1° Sous réserve de toute disposition expresse contenue dans la police, lorsque l'assuré a payé ou se trouve dans l'obligation de payer une contribution d'avarie commune, le montant de l'indemnité est égal au montant total de cette contribution, si l'objet débiteur de la contribution est assuré pour sa pleine valeur contributive ; mais, si l'objet n'est pas assuré pour sa pleine valeur contributive, ou si seulement une partie de celle-ci était assurée, l'indemnité payable par l'assureur doit être réduite proportionnellement à la sous-assurance, et là où il y a eu une perte avarie particulière, constituant une déduction de la valeur contributive, et pour laquelle l'assureur est responsable, le montant de cette somme doit être déduit de la valeur assurée pour établir le montant de l'indemnité due par l'assureur ;

2° Quand l'assureur est tenu au paiement de frais de sauvetage, l'étendue de sa responsabilité doit être établie d'après les mêmes principes.

ART. 74. — Lorsque l'assuré a conclu une assurance en termes exprès contre toute responsabilité à l'égard des tiers, le montant de l'indemnité, sauf l'existence de dispositions spéciales dans la police, est égal au montant de la somme payée ou payable par lui à un tiers par suite d'une telle responsabilité.

ART. 75. — 1° Lorsqu'il se produit une perte, relativement à un objet assuré, non prévue d'une façon expresse dans les dispositions précédentes de la présente loi, le montant de l'indemnité devra être déterminé en tenant compte desdites dispositions dans la mesure où elles seront applicables à ce cas particulier;

2° Rien dans les dispositions de la présente loi relativement au montant de l'indemnité ne modifiera les règles concernant la double assurance ou ne défend à l'assureur de démontrer l'absence partielle ou totale d'intérêt, d'établir qu'au moment de la perte, la totalité ou une partie de l'objet assuré n'était pas en risque d'après les dispositions de la police.

ART. 76. — 1° Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière (*particular average*), l'assuré ne peut pas être indemnisé pour la perte d'une partie de l'objet, sauf si la perte est encourue par suite d'un sacrifice avarie commune, à moins que le contrat contenu dans la police ne soit susceptible d'être fractionné. Si le contrat est susceptible d'être fractionné, l'assuré peut réclamer une indemnité pour la perte totale de chaque fraction ;

2° Quand l'objet de l'assurance est garanti franc d'avarie particulière, soit en général, soit jusqu'à concurrence d'un pourcentage donné, l'assureur est pourtant responsable des dépenses de sauvetage et des charges particulières et d'autres dépenses légitimement encourues en vertu de la clause d'agir et de travailler dans le but d'éviter une perte garantie par la police ;

3° A moins de dispositions contraires contenues dans la police, lorsque l'objet de l'assurance est assuré franc d'avarie particulière dans la limite d'un pourcentage donné, une avarie grosse ne peut pas être ajoutée à une avarie particulière pour atteindre la limite de ce pourcentage ;

4° Pour établir si le pourcentage fixé a été atteint, il faudra prendre en considération seulement la perte réelle subie par l'objet assuré. Les charges particulières et les dépenses entraînées directement ou indirectement par la détermination et la preuve de la perte doivent être exclues.

ART. 77. — 1° A moins que la police n'en dispose autrement et sous réserve des dispositions de la présente loi, l'assureur est responsable des pertes successives, même lorsque le montant total de ces pertes excède le montant de la somme assurée ;

2° Lorsque, au cours d'une même police, une perte partielle, qui n'a pas encore été réparée ou bonifiée de toute autre manière, est suivie par une perte totale, l'assuré ne peut réclamer d'indemnité que pour la perte totale.

ART. 78. — 1° Quand la police d'assurance contient une clause d'agir et de travailler (*suing and labouing clause*), cet engagement est considéré comme un supplément au contrat d'assurance, et l'assuré peut réclamer une indemnité à l'assureur pour toute dépense légitimement engagée en exécution des dispositions de cette clause, encore que l'assureur ait pu payer pour une perte totale ou que l'objet de l'assurance ait pu être garanti franc d'avarie particulière, soit en totalité, soit au-dessous d'un certain pourcentage ;

2° Les pertes avaries communes, les contributions et les frais

de sauvetage, tels qu'ils sont définis par la présente loi, ne sont pas recouvrables en vertu de la clause d'agir et de travailler ;

3° Les dépenses engagées pour éviter ou diminuer une perte qui n'est pas couverte par la police ne peuvent pas être recouvrées en vertu de la clause d'agir et de travailler ;

4° Il est du devoir de l'assuré et de ses préposés, dans tous les cas, de prendre toutes les mesures raisonnables pour empêcher ou diminuer la perte.

ART. 79. — 1° Quand l'assureur paye pour une perte totale, soit pour le tout, soit pour une part divisible de l'objet assuré, il est en droit de recueillir l'intérêt de l'assuré sur ce qui peut rester de l'objet, et il est en conséquence subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré sur et par rapport à cet objet à partir du moment de l'événement cause de la perte ;

2° Sous réserve des dispositions précédentes, quand l'assureur paie pour une perte partielle, il n'acquiert aucun droit à l'objet assuré ou à la partie de cet objet qui peut en subsister, mais il est subrogé dans tous les droits et actions de l'assuré dans et par rapport à l'objet assuré à partir du moment de l'événement cause de la perte, dans la limite où l'assuré a été indemnisé d'après les dispositions de la présente loi par le paiement de la perte.

ART. 80. — 1° Quand l'assuré est sur-assuré par une double assurance, chaque assureur est tenu avec les autres assureurs de contribuer pour partie proportionnellement à la somme pour laquelle il est responsable d'après les dispositions de la police ;

2° Si un des assureurs paie à l'assuré une somme supérieure à sa part dans la perte, il a le droit d'intenter une action en contribution contre les autres assureurs et a droit aux mêmes recours qu'une caution qui a payé une somme supérieure à sa part de la dette.

ART. 81. — Quand l'assuré est assuré pour une valeur inférieure à la valeur assurable, ou dans le cas de police évaluée, pour un montant inférieur à l'évaluation de la police, l'assuré est considéré comme son propre assureur pour la différence non assurée.

ART. 82. — Lorsque la prime ou une partie de la prime est déclarée, d'après les dispositions de la présente loi, être ristournable :

a) Si la prime a déjà été payée, elle peut être réclamée par l'assuré à l'assureur ;

b) Si elle n'a pas encore été payée, elle peut être retenue par l'assuré ou par son représentant.

ART. 83. — Quand la police contient une disposition sur la ristourne de la prime ou d'une partie de la prime dans le cas de la survenance de certains événements et quand un de ces événements vient à se produire, la prime ou, selon les cas, une partie de la prime est ristournable.

ART. 84. — 1° Lorsque la cause du paiement de la prime vient à manquer d'une façon complète, et lorsqu'il n'y a eu de la part de l'assuré ou de ses agents ni fraude, ni illégalité commise, la prime est, en conséquence, ristournable à l'assuré ;

2° Lorsque la cause du paiement de la prime est divisible et

lorsqu'il y a un manque complet de quelque partie divisible de la cause, une partie proportionnelle de la prime est, dans les mêmes conditions, ristournable à l'assuré ;

3° En particulier :

a) Lorsque la police est nulle ou est annulée par l'assureur avant le commencement du risque, la prime est ristournable à la condition qu'il n'y ait pas eu de la part de l'assuré fraude ou illégalité ; mais si le risque n'est pas divisible et s'il a commencé à courir, la prime n'est pas ristournable ;

b) Lorsque l'objet assuré ou une partie de cet objet n'a pas été mis en risque, la prime ou, selon les cas, une partie de la prime est en conséquence ristournable ;

Pourtant si l'objet a été assuré : perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et s'il est arrivé en sûreté au moment où le contrat a été contracté, la prime n'est pas ristournable sauf si, à ce moment-là, l'assureur a eu connaissance de l'heureuse arrivée ;

c) Lorsque l'assuré n'a pas d'intérêt assurable pendant toute la durée du risque, la prime est ristournable ; cette règle ne s'appliquerait pas si la police avait été passée par manière de jeu ou de pari ;

d) Lorsque l'assuré a un intérêt susceptible d'être annulé et lorsque cet intérêt se trouve annulé pendant la durée du risque, la prime n'est pas ristournable ;

e) Lorsque l'assuré est sur-assuré en vertu d'une police non évaluée, une part proportionnelle de la prime est ristournable ;

f) Sous réserve des dispositions précédentes, lorsque l'assuré est sur-assuré par une double assurance, une part proportionnelle des diverses primes est ristournable.

Cependant, si les polices ont été passées à des dates différentes et si l'une de ces deux polices antérieures aux autres a, à un moment donné, supporté la totalité du risque, ou si une réclamation a été payée en vertu de cette police pour la totalité de la somme par elle assurée, aucune prime se rattachant à cette police n'est ristournable. Si la double assurance a été effectuée sciemment par l'assuré, aucune prime n'est ristournable.

ART. 85. — 1° Quand deux ou plusieurs personnes décident de s'assurer mutuellement l'une l'autre contre les pertes maritimes, on dit qu'il y a une assurance mutuelle.

2° Les dispositions de la présente loi, se rapportant à la prime, ne sont pas applicables à l'assurance mutuelle, mais une garantie ou tout autre arrangement convenu peut être substitué à la prime.

3° Les dispositions de la présente loi, dans la mesure où elles peuvent être modifiées par la volonté des parties, peuvent, dans le cas d'assurances mutuelles, être modifiées par les dispositions contenues dans la police délivrée par la société ou bien par les statuts et par les règlements de la société.

4° Sous réserve des exceptions indiquées dans cet article, les dispositions de la présente loi sont applicables à l'assurance mutuelle.

ART. 86. — Lorsqu'un contrat d'assurance maritime est passé de bonne foi par une personne pour le compte d'une autre personne, la personne pour le compte de laquelle le contrat a été passé peut le ratifier même après avoir eu connaissance de la perte.

ART. 87. — 1° Lorsqu'un droit, une obligation ou une responsabilité devrait naître d'un contrat d'assurance maritime comme conséquence légale des dispositions de la loi, il peut être modifié ou supprimé par une convention expresse des parties ou par un usage, lorsque cet usage est tel qu'il oblige les deux parties contractantes ;

2° Les dispositions du présent article s'étendent à tout droit, obligation ou responsabilité établi par la présente loi et susceptible d'être légalement modifié par la convention des parties.

ART. 88. — Quand la présente loi parle d'un délai raisonnable, d'une prime raisonnable, d'une diligence raisonnable, la question de savoir ce qui doit être entendu par raisonnable est une question de fait.

ART. 89. — Quand il existe une police dûment timbrée, on peut dans toute instance légale avoir recours au *slip* et au *covering note*.

ART. 90. — Dans la présente loi et à moins que le contexte ou le sujet n'en exige différemment :

Action (*action*) comprend la demande reconventionnelle (*counterclaim*) et la compensation (*set off*).

Fret (*freight*) comprend le profit que peut retirer un propriétaire de navire de l'emploi de celui-ci au transport de ses propres marchandises ainsi que le fret payable par une tierce personne, mais non le prix des passages.

L'expression objets (meubles) (*moveables*) signifie toute propriété mobilière tangible autre que le navire et comprend l'argent (*money*), les valeurs mobilières (*valuable securities*) et autres titres (*documents*).

ART. 91. — 1° Rien dans la présente loi, ni dans aucune abrogation contenue dans cette loi, ne portera atteinte :

a) Aux dispositions de la loi de 1891 sur le timbre (*Stamp Act* 1891), ni à aucune disposition légale en vigueur se rapportant aux impôts ;

b) Aux dispositions de la loi sur les sociétés (*Companies act* 1862), ni à aucune autre disposition légale modifiant ou remplaçant cette loi ;

c) Aux dispositions d'une loi quelconque non abrogée d'une façon expresse par la présente loi ;

2° Les règles du droit commun, comprenant le droit commercial, sauf dans la mesure où elles ne peuvent pas être conciliées avec les dispositions de la présente loi, continueront à s'appliquer aux contrats d'assurance maritime.

ART. 92. — Les dispositions légales indiquées dans la seconde annexe de cette loi sont déclarées abrogées dans la limite fixée par cette annexe.

ART. 93. — La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1907.

ART. 94. — La présente loi pourra être citée comme le *Marine Insurance Act* de 1906 sur l'assurance maritime.

ANNEXES DE LA LOI (*Schedules*)

I

FORMULE LLOYD'S S. G. — Qu'il soit connu que..., aussi bien en... (son, leur) nom personnel aussi bien que pour et au nom ou noms de toute et de chaque autre personne ou personnes, à qui il appartient, il peut appartenir ou il appartiendra, pour partie ou pour le tout passe assurance et fait assurer... et eux et chacun d'entre eux, pour être assuré, perdu ou non perdu à et depuis... sur toute espèce de marchandises ou d'objets et aussi sur le corps, apparaux, agrès, canons, munitions, artillerie, embarcations ou autres accessoires du ou dans le bon navire ou vaisseau, appelé le... dont est capitaine devant Dieu... pour le présent voyage... ou toute autre personne comme capitaine dudit navire, ou par quelqu'autre nom ou noms ledit navire ou le capitaine dudit navire est ou sera appelé ; le risque sur lesdites marchandises ou choses commençant à partir du moment de l'embarquement à bord dudit navire... sur ledit navire... et ainsi continuera, et demeurera pendant son séjour sur ledit navire. — Et jusqu'à ce que ledit navire, avec ses agrès, apparaux, etc..., et le chargement et les marchandises soient parvenus à... sur ledit navire jusqu'à ce que ledit navire ait été mouillé à l'ancre pendant une période de 24 heures en sûreté ; et sur les marchandises et chargement jusqu'à ce qu'ils aient été débarqués et mis à terre en sûreté. — Et ledit navire aura le droit dans son voyage de se diriger et faire voile vers et de toucher à, et de séjourner dans tous ports ou endroits quelconques... sans préjudice pour l'assurance. Lesdits navires, marchandises et chargement pour ce qui touche l'assuré par convention entre l'assuré et les assureurs dans cette police sont et seront évalués à...

Pour ce qui est des risques et périls que nous assureurs sommes disposés à supporter et accepter dans ce voyage, ce sont ceux de mer, navires de guerre, incendie, ennemis, pirates, bandits, voleurs, jets à la mer, lettre de marque et de contremarque, surprises, captures à la mer, arrêts, rétentions et détentions de rois, princes, peuples de toute nation, condition ou qualité quelle qu'elle soit, baraterie du capitaine et des hommes de l'équipage et de tous autres périls, pertes et sinistres qui sont survenus ou surviendront pour le dommage, détriment, ou préjudice desdits objets, marchandises et navire, etc... ou de parties quelconques de ceux-ci — et en cas de perte ou de sinistre, il sera licite à l'assuré, à ses agents, préposés et ayants cause — d'agir et de travailler et de voyager pour et au sujet de la protection, sauvegarde et recouvrement desdites choses, marchandises et navire, etc... ou de parties de ceux-ci sans préjudice pour cette assurance ; à ces dépenses, nous, assureurs, contribuerons chacun en proportion de la somme assurée dans la présente police. Et il est spécialement déclaré et convenu qu'aucun acte de l'assureur ou de l'assuré exécuté pour sauver, préserver, recouvrer la propriété assurée, ne sera regardé comme une renonciation au droit de délaissement ou comme une preuve de l'acceptation de ce délaissement. Et il est convenu par nous, assureurs, que cet écrit ou police d'assurance aura autant de force et d'effet que l'écrit ou la police la plus sûre faite dans Lombard Street, ou au

Royal Exchange ou dans tout autre endroit à Londres. Et ainsi nous, les assureurs, sommes disposés et promettons par cette police et nous obligeons nous-mêmes, chacun pour sa propre part, nos héritiers, nos exécuteurs et nos biens envers les assurés, leurs exécuteurs, administrateurs ou ayants cause à l'exécution fidèle des dispositions ci-dessus, nous reconnaissant payés pour la contre-prestation qui nous est due en vertu de la présente assurance par l'assuré au et d'après le taux de...

En foi de quoi, assureurs, nous avons souscrit nos noms et les sommes assurées à Londres.

N. B. — Le blé, le poisson, le sel, les fruits, la farine, les grains sont garantis francs d'avarie, à moins d'avarie grosse ou à moins que le navire ne s'échoue. Le sucre, le tabac, le chanvre, le lin, les cuirs et peaux sont garantis francs d'avarie au-dessous d'une proportion de 5 % et tous les autres objets, le navire et le fret, sont garantis francs d'avarie au-dessous de 3 % sauf en cas d'avarie grosse ou d'échouement du navire.

RÈGLES, POUR L'INTERPRÉTATION DE LA POLICE

Là où le contexte d'une police, dans la forme mentionnée plus haut ou dans toute autre forme, ne s'y oppose pas, les règles auxquelles la présente loi se réfère pour son interprétation sont les suivantes :

Perdu ou non perdu

1° Quand l'objet de l'assurance est assuré perdu ou non perdu (*lost or not lost*) et lorsque la perte s'est produite avant la passation du contrat, le risque court cependant à moins que l'assuré n'ait eu connaissance de la perte.

Depuis (from)

2° Quand l'objet de l'assurance est assuré « depuis » un endroit donné le risque ne court pas tant que le navire n'a pas quitté cet endroit pour le voyage assuré.

A et depuis (at and from)

3° a) Quand un navire est assuré à et depuis un endroit donné, si le navire se trouve en bonne sécurité dans cet endroit lorsque le contrat est conclu, le risque court, immédiatement.

b) Si le navire ne se trouve pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, le risque court dès que le navire arrive en bonne sécurité dans cet endroit, et, à moins que la police n'en dispose autrement, il n'y a pas lieu de tenir compte du fait que le navire est protégé par une autre police pour un temps déterminé après son arrivée.

c) Quand un fret suivant affrètement est assuré à et depuis un endroit donné, et quand le navire est dans cet endroit en bonne sécurité au moment de la conclusion du contrat le risque commence à courir immédiatement. Si le navire n'est pas dans cet endroit au moment de la passation du contrat, il commence à courir dès que le navire y arrive en bonne sécurité.

d) Quand un fret autre qu'un fret suivant affrètement est paya-

ble sans conditions spéciales et est assuré à et depuis un certain endroit, le risque court au prorata des objets et marchandises embarqués. Pourtant s'il y a du chargement prêt à être chargé et qui appartienne au propriétaire du navire ou que quelqu'autre personne se soit engagée vis-à-vis de lui à charger, le risque court dès que le navire est prêt à recevoir le chargement.

Depuis l'embarquement (from the loading)

4° Quand les marchandises ou autres objets mobiliers sont assurés depuis leur embarquement (*from the loading thereof*) le risque ne commence à courir que lorsque ces marchandises ou objets se trouvent à bord et l'assureur n'en est pas responsable pendant leur transport depuis la terre jusqu'au navire.

5° Quand le risque des marchandises ou autres effets mobiliers continue jusqu'à ce qu'elles aient été débarquées en sûreté (*safety landed*), elles doivent être débarquées de la manière ordinaire et dans un délai raisonnable après l'arrivée au port de débarquement et, si elles ne sont pas débarquées dans ces conditions le risque cesse de courir.

6° En l'absence d'une autre autorisation ou usage, la faculté de toucher et de rester dans tout port ou endroit quelconque (*at any port or place whatsoever*) n'autorise pas le navire à s'éloigner de la route de son voyage depuis le port de départ jusqu'au port de destination.

Risques des mers

7° L'expression risques des mers (*perils of the seas*) se réfère seulement aux accidents et événements inattendus de la mer ; elle ne comprend pas l'action ordinaire des vagues et des vents.

Pirates

8° L'expression pirates (*pirates*) comprend les passagers armés et les brigands qui attaquent le navire du rivage.

Voleurs

9° L'expression voleurs (*thieves*) ne couvre pas le vol clandestin ou le vol accompli par une personne du navire, homme de l'équipage ou passager.

Arrêts

10° L'expression arrêts des rois, princes, peuples (*arrest of kings, princes, people*) se réfère aux actes politiques ou exécutifs et ne comprend pas une perte causée par une émeute ou par une procédure judiciaire régulière.

Baraterie

11° L'expression baraterie (*barratry*) comprend tout acte coupable et volontairement accompli par le capitaine ou les hommes de l'équipage au préjudice du propriétaire du navire, ou selon les cas, de l'affrèteur.

Tous autres risques

12° L'expression tous autres risques (*all other perils*) comprend

seulement les risques analogues par leur nature aux risques spécifiquement indiqués dans la police.

Avarie sauf avarie grosse

13° L'expression avarie sauf avarie grosse (*average unless general*) signifie une perte partielle de l'objet assuré autre qu'une perte avarie grosse et ne comprend pas les charges particulières (*particular charges*).

Echouement

14° Quand le navire s'est échoué, l'assureur est responsable, pour les pertes exceptées même si la perte ne peut pas être attribuée à l'échouement, pourvu que, au moment de l'échouement le risque courre et pourvu que, si la police est sur facultés, les marchandises avariées soient à bord.

Navire

15° L'expression navire comprend la coque, les agrès et appaux, approvisionnements et vivres pour les officiers et pour les hommes de l'équipage, et dans le cas d'un navire employé à un commerce spécial, les aménagements habituels nécessités par ce commerce et aussi dans le cas d'un navire à vapeur, les machines, chaudières, charbons, approvisionnements pour les machines, s'ils sont la propriété de l'assuré.

Fret

16° L'expression fret comprend le profit que le propriétaire du navire peut retirer de ce navire en transportant sa propre marchandise ou objets mobiliers aussi bien que le fret payable par une tierce personne, mais elle ne comprend pas le prix des passages.

Marchandises

17° L'expression marchandises (*goods*) signifie les choses de la nature de marchandises et ne comprend pas les effets personnels et les provisions et vivres pour l'usage du bord.

En l'absence d'usage contraire, le chargement de pont et les animaux vivants doivent être assurés spécifiquement et non sous l'indication générale de marchandises.

II

(Deuxième annexe)

ART. 92.

(Dispositions abrogées)

Loi de 1746 (19 Geo. II, ch. 37). En entier.

Loi de 1788 (28 Geo. III, ch. 56). En entier, pour ce qui concerne l'assurance maritime.

Loi de 1868 (31 et 32 Vict., cha. 86). En entier.

V

INDEX AU "MARINE INSURANCE ACT" DE 1906

Article

1. — § 17, II, B.
2. — § 33, III, D.
3. — § 21, II. § 39, I, A. 1°. § 39, III, A. 4°.
4. — § 23, note 13. § 36, III, D. § 36, IV, B.
5. — § 23, note 13.
6. — § 23, note 13. § 25, I. § 48, V.
7. — § 23, note 13.
8. — § 23, note 13.
9. — § 23, note 13.
10. — § 23, note 13.
11. — § 23, note 13.
12. — § 23, note 13.
13. — § 23, note 13.
14. — § 23, note 13.
15. — § 24, II, A. § 33, III, A.
16. — § 27, III, B. 3°. § 36, IV, B et note 60. § 37.
17. — § 45, I, B. 1°.
18. — § 28, note 2. § 45, I, B. 1°.
19. — § 28, note 2. § 45, I, B. 1°.
20. — § 17, II, G. § 28, note 2. § 45, I, B. 1°.
21. — § 17, II, E. et G. § 50, II.
22. — § 17, II, C. § 35, I.
23. — § 28, I, A. § 35, I. § 48, II, A.
24. — § 12, III. § 47. § 50, III et note 1.
25. — § 13, note 10. § 19, II, A. § 29, II.
26. — § 23, II, A. 3°. § 37, II.
27. — § 35, I. § 36, I, B. § 36, II, F. § 36, IV, C.
28. — § 35, I.
29. — § 28, I, B. § 36, IV, E. § 36, V, F.
30. — § 30, I, C. 1°.
31. — § 48, II, A. et B.
32. — § 36, IV, B. § 36, V, A. § 37, II.
33. — § 48, II, B. 4°.
34. — § 48, II, B. 4°.
35. — § 48, II, B. 4°.
36. — § 48, II, B. 4°.
37. — § 48, II, B. 4°.
38. — § 48, II, B. 4°.
39. — § 30, II. § 48, II, B. 4°.
40. — § 48, II, B. 4°.
41. — § 48, II, B. 4°.
42. — § 30, note 25. § 42, note 50.
43. — § 30, I, B. 2°. § 34, I, D. § 34, IV, B.
44. — § 30, I, B. 2°. § 34, I, D. § 34, IV, B.
45. — § 30, I, B. 2°. § 34, I, D. § 34, IV, B.
46. — § 30, I, B. 2°. § 34, I, B. et C.
47. — § 34, I, B.
48. — § 33, III, D. § 34, I, E.
49. — § 30, I, B. 2°. § 34, I, E. et notes 7 et 47. § 34, III. § 42, note 50.
50. — § 23, II, B. § 24, I.
51. — § 24, I.
52. — § 16, III, A. § 48, I.
53. — § 16, II, C. § 16, III, A. § 16, IV et V. § 48, I.
54. — § 16, III, A. § 48, I.
55. — § 39, I, B. 1°. § 39, II, B. § 42, II, et III et IV. § 45, I, B.
56. — § 49, II, B. 2°.
57. — § 36, II, F.
58. — § 39, I, A. 5°.
59. — § 28, I, C. 1°. § 33, III, B.
60. — § 36, II, F. § 36, VI, A. et note 101. § 43, II, B.

61. — § 36, II, F.
 62. — § 16, I.
 63. — § 36, IV, B.
 64. — § 45, I, B. 3° et note 27.
 § 49, II, B. 2°.
 65. — § 45, note 20.
 66. — § 39, II, A. § 49, II, B. 1°
 67. — § 36, note 42.
 68. — § 36, II, F.
 69. — § 42, III, A. 2°. § 46.
 70. — § 36, note 67.
 71. — § 36, III, B. et note 61.
 72. — § 36, note 77.
 73. — § 36, II, D. § 39, II, A. 7°.
 § 41, I, E. 2°, e. § 45,
 note 61.
 74. — § 36, IV, D. § 39, II, A. 1°.
 § 41, I, A. 1°. § 49, II,
 B. 2°.
 75. — § 36, II, D. et E.
 76. — § 39, II, A. 4°. § 45, I, B. et
 II, A. § 49, II, B. et III, B.
 77. — § 36, II, D. § 39, II, A. 7°.
 § 41, I, B. 7°.
 78. — § 39, note 39. § 45, I, B. et
 II, A. et B.
 79. — § 36, II, G. § 39, II, A. 2°.
 80. — § 36, V, C.
 81. — § 36, II, C.
 82. —
 83. —
 84. — § 25, II. § 36, V, D. et E.
 § 48, IV et V.
 85. —
 86. — § 23, II, A. 1°.
 87. — § 33, I, A. § 46. § 48, VI,
 A. 2°.
 88. — § 48, I, A.
 89. — § 17, II, E. et G. § 50, II.
 90. —
 91. — § 32, I, A.

RÈGLES POUR L'INTERPRÉTATION DE LA POLICE :

1. — § 25, I. § 30, I, C. 1°. § 48,
 V.
 2. — § 26, II, B. § 30, I, A. et
 note 5.
 3. — § 26, II, B. § 30, I, B. § 30,
 III, A.
 4. — § 31, I.
 5. — § 33, I, F. § 33, II.
 6. — § 34, II, A.
 7. — § 39, I, A. 1°.
 8. — § 39, III, A. 2° et B. 9°.
 § 39, III, C. § 44, II, A.
 9. — § 39, III, D.
 10. — § 39, III, B. 9°. § 43, I, A.
 11. — § 39, II, B.
 12. — § 39, II, B. 8° et 9°. § 40.
 13. — § 45, I, B. 4°. § 49, II,
 B. 1°.
 14. — § 49, II, C. 1°.
 15. — § 27, II, C. § 27, III, B.
 § 37, II.
 16. — § 37, I et II.
 17. — § 27, II, A., B. et C.

Vu :

LE DOYEN,
 E. ALLIX.

Vu :

LE PRÉSIDENT DE LA THÈSE
 G. RIPERT.

Vu et permis d'imprimer :

LE RECTEUR DE L'ACADÉMIE DE PARIS,
 S. CHARLÉTY.

VI

INDEX ALPHABETIQUE DES MATIERES

Les chiffres renvoient aux paragraphes, sections, sous-sections, etc. La lettre *n* devant un chiffre se réfère à une note. Le signe = V. signifie une traduction ou équivalent auxquels il faut s'adresser. Les termes auxquels on est renvoyé ont la traduction entre parenthèses. En outre, V. signifie « voyez », et Syn. signifie « synonyme ».

A. A. R. = V. *Against all risks*.

ABANDON DE VOYAGE — § 30, I, B ; § 34, I, D ; § 39, III, A, 3°.

ABORDAGE (*collision*) — Risque de mer, § 39, I, A, 5° ; § 49, II, B, 6° — Compétence, § 41, n. 11 et 12 — Clause, § 41, I, B, 2° — Catégories, § 41, I, B, 6° — Par fait de guerre, § 41, I, B 11° — Navires appartenant au même propriétaire, § 41, I, D — Avec navires de guerre, § 44, II, B, 5° et 8° — V. Recours de tiers.

Against all risks = V. Assurance tous risques.

AGENTS DU LLOYD'S (*Lloyd's agents*) — § 15 ; § 7, I ; § 9, II ; § 10, II — v. Clause (anglaise) *Lloyd's Agents*.

ALLÈGES (*lighter*) — Chargement § 31, I — Déchargement § 33, I — Clause de : § 31, IV, C ; § 33, III, C.

ARRÊTÉ D'ASSURANCE (*slip*) — § 7, II ; § 17.

ASSISTANCE — V. Sauvetage.

ASSURANCE A DEUX CHAPITRES — § 36, VI, C.

ASSURANCE A PRIMES LIÉES — § 48, IV, A et E, et n. 18.

ASSURANCE DES DÉBOURSÉS (*disbursement's insurance*) — § 36, VI, B ; § 39, II, A, 7°.

ASSURANCE « FULL TERMS » — § 48, VI, C, 1° et s.

ASSURANCE « LIMITED TERMS » — § 48, VI, C, 1° et s.

ASSURANCE MUTUELLE — V. Clubs de protection et d'indemnité.

ASSURANCE PAR COMMISSIONNAIRE — § 23, II, A.

ASSURANCE PAR MANDATAIRE — § 23, II, A, 1°.

ASSURANCE PARTIELLE — § 36, II.

ASSURANCE POUR COMPTE — Bénéficiaire, § 23, II, A — Clauses, § 23, III — Exceptions opposables, § 23, II, B — Nature, § 23, III, A, 1° et s.

ASSURANCE POUR PERTE TOTALE (*total loss insurance*) — § 23, III ; § 36, VI, B et n. 105 ; § 45, II, A, 3° ; § 49, II, A, 2° (b).

ASSURANCE SUR BONNES OU MAUVAISES NOUVELLES (*lost or not lost*) — § 25 ; § 30, I, C ; § 48, V.

ASSURANCE TOUTS RISQUES (*against all risks*) — § 42, III, B, 4° et s. ; § 49, III, A, 3° ; § 49, IV, A, 3°.

ASSURÉ — Nom, § 23, I — Déclarations à faire, § 28, I — Obligations antérieures et postérieures au sinistre, § 42, II ; § 45, I, B — Fait et faute, § 42, II ; § 39, II, B ; § 44, II, B, 8° ; § 45, I, B, 2° ; § 48, V — Garanties des risques, V. Garanties, V. Préposés de l'assuré.

ASSUREUR — Limite de son engagement, § 41, I, B, 7° ; § 45, I, B, 5° et n. 28 — Pluralité, § 10, I ; § 47 ; § 50, III et IV — Signature, V. Signature de la police.

Attached clauses = V. Papillons.

AVARIES COMMUNES (*general average*) — Contribution, Sacrifice, § 39, II — Indemnité, § 36, II, D — Exclusion, § 39, II, A, 6° — Frais, § 45, II, A, 4° — Règle-

- ment § 39, II, A, 4° et 5° ; § 45, II, B, 4° (b) — V. Police d'excédents.
- AVARIES FRAIS — § 45, I, B — Effets des franchises, § 45, II, A, 3° — Avaries communes, § 45, II, A, 4°.
- AVARIES PARTICULIÈRES — Force de l'évaluation, § 36, III, B — Ristourne pour convoi, § 48 VI, A, 2° — V. Avaries frais — V. Règlement.
- BAISSE DU MARCHÉ (*loss of market*) — § 42, IV.
- BARATERIE (*barratry*) — 39, II, B.
- Broker = V. Courtier.
- Brokerage = V. Courtage.
- BUÉE DE CALE (*sweat*) — § 42, III B.
- BUREAU DES SIGNATURES = V. *Lloyd's Signing Bureau*.
- CAPITAINE — § 28, II — V. *Captain's Register*.
- Captain's Register* (registre du capitaine) — § 9, II ; § 28, II, B.
- CAPTURE — § 39, III, A ; § 44, II, A — V. Clause franc de capture et saisie.
- CARGAISON (*cargo*) — V. Marchandises.
- CARNET D'ASSURANCE (*certificate's book*) — § 19, n. 17.
- CAUSE = V. *Consideration*.
- CAUSA PROXIMA — Risques de mer, § 39 I, A, 3° et n. 24 — Risques de guerre, § 44, II, B, 1°-3°-8° — Pertes dues au retard, § 42, IV.
- CERTIFICAT D'ASSURANCE (*certificate of insurance*) — § 19, II, D.
- Certificate's Book* = V. Carnet d'assurance.
- CESSION D'ASSURANCE — Clause de (*assignment clause*) § 24, I (Lloyd's) ; § 24, II, A (de l'Institut) — Formes, § 24 I.
- CHANGEMENT D'ADMINISTRATION (*change of management*) — § 24, II, B ; § 48, VI, A, 5° — Ristourne pour, § 48, VI, A, 5°.
- CHANGEMENT DE NAVIRE — § 28, I, C ; § 33, III, B ; § 34, I, E.
- CHANGEMENT DE ROUTE (*deviation*) — § 28, I, C ; § 30, I, B ; § 34, I ; § 48, II, B, 3°.
- CHANGEMENT DE VOYAGE (*change of voyage*) — § 28, I, C ; § 30, I, B ; § 34, I, C, D et E.
- CHARGEMENT (*loading*) — Lieu, § 31, II — Sens du terme, § 31, III — Chargement présumé (*constructive*), § 31, III.
- CHARGEMENT EN PONTEE (*deck carriage*) — § 27, II, B.
- CHARGES PARTICULIÈRES (*particular charges*) — § 45, I, B, 3° et s. ; § 48, VI, A, 2° ; § 49, III, B, 1°.
- CLAUSE (anglaise) — *Approved or held covered* (approuvé ou tenu pour couvert), § 28, II.
- *Assignment*, V. Cession d'assurance.
- *At and from* (à et depuis), V. Voyage assuré.
- *At any port or place whatsoever* (dans tout port ou endroit quelconque), § 34, II, A.
- *Attestation* (de signature), § 50.
- *Average* (d'avaries), § 49, IV, A, 3°.
- *Backwards and forwards* (escales rétrogrades), § 34, II, A.
- *Barter clause* (de troque), § 31, IV ; § 32 I, B.
- *Bill of lading* (de connaissements), § 39, n. 100.
- *Binding* (de promesse), § 47.
- *Cancelling* = V. Résiliation du contrat.
- *Change of voyage* (de changement de voyage), § 34, IV, B.
- *Collision* = V. *Running-Down Clause*.
- *Consideration* (de contre-prestation), § 48 ; V. Prime.
- *Continuation* (prolongation du risque), § 19, II, A ; § 32, II, D ; § 48 II, B, 5°.
- *Craft & C.* = V. *Lighterage clause*.
- *Deviation* (de déroutement), § 34, IV, B.
- *Dual valuation* (de double évaluation), § 36, VI, C.
- *Duration* (de durée du risque), § 29 ; V. Temps des risques.
- *Excess* (avaries, excédent de...), 49, III, A, 3°.
- *Excluding claims due to delay* (exclusion de pertes dues au retard), § 42 IV.
- *F. C. & S.* = V. *Free of capture & seizure*.
- *Final port of discharge* (dernier port de déchargement), V. Déchargement.

- *For all purposes whatsoever* (à toutes fins quelles qu'elles soient), § 34, II, B.
- *Foreign adjustment* (de règlement étranger), § 39, II, B, 5°.
- *Foreign general average* = V. *Foreign adjustment*.
- *F. P. A.* = V. *Free of particular average*.
- *Free of capture & seizure* = V. Clause franc de capture et saisie.
- *Free of particular average* = V. Clause franc d'avaries sauf...
- *Freight collision* (de recours de tiers sur fret), § 41, I, E, 2° (d).
- *From* (depuis), V. Voyage assuré.
- *From the loading thereof* (depuis l'embarquement), § 31, I.
- *Frustration* = V. Clause d'échec de l'aventure.
- *In and over* = V. Chargement en pontée.
- *In any direction* (en tous sens), § 34, II, A.
- *Inchmaree*, § 41, II.
- *Increased value* (de majoration de valeur), § 36, VI, E.
- *Institute* = V. Clause de l'Institut.
- *Institute Return* (de retourne, clause de l'Institut), § 48, VI, B.
- *Institute Valuation* (d'évaluation, clause de l'Institut), § 36, VI, A.
- *Interest to be declared* (intérêt à déclarer), § 28, n. 4.
- *Janson* = V. *Excess Clause*.
- *Last port of discharge* (dernier port de déchargement), § 32, II, B.
- *Latent default* (de vices cachés), V. *Inchmaree Clause*.
- *Liberties as per contract of affreightment* (liberté comme par connaissance), § 28, I, C, 2° ; § 33, II et n. 34 ; § 34, IV, B.
- *Liberty to touch and stay* = V. *To touch and stay*.
- *Lighterage* = V. Allèges (clause de).
- *Lloyd's Agents* (des Agents du Lloyd's), § 15, I, B ; § 21, I.
- *Lost or not lost* (perdu ou non perdu), V. Assurance sur bonnes ou mauvaises nouvelles.
- *Metalling* (de doublure métallique), § 42, III, A, 2°.
- *Negligence* (de négligence), V. *Inchmaree Clause*.
- *Notice and Tender* (d'avis de sinistres et devis), § 15, I, B.
- *Of and in* = V. Chargement en pontée.
- *On behalf of whom it shall appertain* = V. Assurance pour compte.
- *Or whosoever else shall go master* (ou tout autre pour lui), § 28, II, A.
- *Protection and Indemnity* (de protection et indemnité), § 41, I, E, 2° (c).
- *Provisional value* (d'évaluation provisoire), § 36, VI, D.
- *R. D. C.* = V. *Running-Down Clause*.
- *Return* = V. *Institute Return Clause*.
- *Risk to commence on expiry of previous policies* (le risque commencera à l'expiration des polices antérieures), § 30, III, B ; § 32, I, B.
- *Running-Down* (d'abordage), § 41, I, A, 3°.
- *Safely landed* (débarqué en sécurité), V. Débarquement.
- *Settlement abroad* (Paiement à l'étranger), § 15, II, C ; § 21, III.
- *Ship or ships (by)* = V. *In quo vis*.
- *Sister-Ship* = V. Abordage (navires appartenant au même propriétaire).
- *S. & L.* = V. *Sue and labour Clause*.
- *Sue and labour* = V. Clause d'agir et de travailler.
- *Ten per cent disbursement* (des 10 % sur déboursés), § 36, VI, B.
- *Thirty days* (des trente jours), V. Déchargement (temps).
- *Time-charter* (d'exclusion des pertes sur fret), § 42, IV.
- *To touch and stay* = Escalles (clause de).
- *Trading* (de commerce), § 31, IV ; § 32, I, B.
- *Twenty-four hours* (des 24 heures), § 32, I, A ; § 32, II, A.

— *Valuation* = Evaluation (clause de).
 — *Voyage* (de voyage), § 41, II, B, 4° ; § 49 III, B, 1°.
 — *Waiver* (de non préjudice d'abandon), § 45, I, A.
 — *Warehouse of warehouse* = V. Magasin à magasin (clause de).
 CLAUSES ADDITIONNELLES — V. Paillons, V. Mentions manuscrites.
 CLAUSE D'AGIR ET DE TRAVAILLER (*sue & labour clause*) — § 45.
 CLAUSE D'ÉCHEC DE L'AVENTURE (*frustration clause*) — § 43.
 CLAUSE DE FORCE ET EFFET DE LA POLICE — § 46.
 CLAUSES DE L'INSTITUT (*Institute clauses*) — § 18 ; § 21, IV.
 CLAUSES FRANC D'AVARIES — § 45, II, A, 3° ; § 49, I ; § 49, II ; § 49, IV.
 CLAUSE FRANC D'AVARIE SAUF — § 45, II, A, 3° ; § 49, I ; § 49, II, A et B ; § 49, IV.
 CLAUSE FRANC DE CAPTURE ET SAISIE (*free of capture & seizure*) — § 44 — Rapports avec la Frustration clause, § 43, III.
 CLUBS DE PROTECTION ET D'INDEMNITÉ — § 41, I, E, 1°.
 COMBUSTION SPONTANÉE — § 39, I, B, 1° (h).
Consideration (contre-prestation) — § 48, IV, A et B ; V. Clause (anglaise) *Consideration*.
 CONTREBANDE — Assurance permise, § 33, n. 6.
 CONVOI — V. Navigation en convoi.
 COULAGE ET BRIS HABITUELS (*ordinary leakage & breakage*) — § 42, III, B ; § 49, I, C.
 COURTAGE (*brokerage*) — § 16, V.
 COURTIER (*broker*) — § 16 — Cours des primes, § 17, I, A — Paiement de la prime § 16, II-III et IV — Rédaction des polices, § 16, II, A ; § 17, I, A — V. Courtage.
Covering note = V. Note de couverture.
 CUMUL D'ASSURANCES (*double-insurance*) — Effets, § 36, V — Moyens de contrôle de l'assureur, § 36, V, G — Ristourne, § 48, V.
 DATE DE LA POLICE — § 50, II.
 DÉBARQUEMENT (*landing*) § 33, I — Par allèges, § 33, I — Temps du, § 33, II.

DÉCHARGEMENT (*discharge*) — Port de, § 32, II, B. — Possibilité, § 32, I, A — Substantiel, § 32, I, B ; § 32, II, B ; § 33, I, E — Temps, § 32, II, A.
 DÉCLARATION D'ALIMENT — V. Police flottante.
 DÉDUCTION DU VIEUX AU NEUF — § 42, III, A 2°.
 DÉFAUT DE NOUVELLES — V. Perte sans nouvelles.
 DÉLAISSEMENT (*abandon*) — Cas de délaissement, § 36, II, F ; § 36, VI, A, et n. 101 — Effet, § 36, n. 41 — Fait du prince, § 39, III, B, 4° et s. — V. Navire perdu sans nouvelles — V. *Waiver clause*.
 DÉROUTEMENT (*deviation*) — V. Changement de route.
 DISPOSITIONS FISCALES — § 19.
 DROIT DE TIMBRE (*stamp duty*) — § 19.
 ÉCHOUEMENT (*stranding*) — Avec bris, § 39, I, A, 5° — Distinctions avec l'échouage, § 49, II, B, 3°.
Ejusdem generis — Principe de, § 40 ; § 34, II, A.
 EMBARGO — § 39, III, B, 7°.
 ÉMEUTE (*riot*) — § 39, III, B, 9°.
 EN-TÊTE = V. S. G.
 ERREUR — Nom du capitaine, § 28, II, B — Nom du navire, § 28, I, A et B.
 ESCALES — Clause de, § 34.
 ÉVALUATION (*valuation*) — Clause de, § 35 — Indication dans la police, § 35, I — Généralités, § 36, I — Insuffisante, § 36, II — Exagérée, § 36, III — Frauduleuse, § 36, III, D — Autres aspects, § 36, IV — En monnaie étrangère, § 36, n. 77 — Clauses courantes, § 36, VI.
 EXPLOSION — Avec feu, § 39, I, B, 1° (i) — Sans feu, V. Avec feu, § 40 — Assurance spéciale, § 41, II.
 EXTINCTION DES PHARES — § 44, II, B, 1° et n. 51.
 FAIT DE L'ASSURÉ — V. Assuré, V. Préposés de l'assuré.
 FAIT DU PRINCE (*restraint of princes*) — Risque, § 39, III, B ; § 43, I, A ; Exclusion du risque, § 42, V ; § 43 ; § 44, I ; § 44, II, A — V. Clause franc de capture et saisie — V. *Frustration clause*.
 FATIGUE ET USURE HABITUELLE (*wear & tear*) — § 42, III, A.

- FAUSSE DÉCLARATION** (*misrepresentation*) — § 28, I ; § 45, I B, 1° ; § 48, IV, A — Du mandataire, § 15, II, A.
- FEU** (*fire*) — Diverses manifestations § 39, I, B — Navire en feu, § 49, II, B, 5°.
- F. I. A.** = V. *Policy full interest admitted*.
- FORTUNE DE MER** (*maritime perils*) — § 39, I, A et n. 3.
- FRAIS DE CONSERVATION** (*suing & labouring charges*) — Nature, § 45, I, B — Conditions d'existence, § 45, II, A — Montant de l'indemnité, § 45, II, B.
- FRAIS DE SAUVETAGE** (*salvage charges*) — § 45, I, B, 4° et s. ; § 45 II, A, 2°.
- FRAIS SUPPLÉMENTAIRES** (*extra charges*) — § 45, I, B, 3°.
- FRANCHISES** — D'avaries, § 45, II, A, 3° ; § 49, I et II et IV — D'avaries communes, § 39, II, A, 6° — D'avaries particulières § 45, II, A, 3° — De tantième, § 45, II, A, 3° ; § 49, I ; § 49, II, A ; § 49, III — Effets sur les avaries frais, § 45, II A, 3° — Recours des tiers, § 49, II, B, 2° — Evénements exclus, § 49, II, B et C.
- FREINTE DE ROUTE** — Vice propre, § 42, III, B — Franchises, § 42, III, B, 5° et s. ; § 49, III, D.
- FRET** (*freight*) — Assurance, § 36, IV, B — Valeur, § 37, II — Pertes dues au retard, § 42, IV — Franchise, § 49, IV, C — V. Clause (anglaise) *Freight collision* — V. Clause (anglaise) *Time charter*.
- FRUSTRATION** (*doctrine of*) — § 43, n. 10 ; V. Clause (anglaise) *Frustration*.
- GARANTIES** (*warranties*) — Sens du mot, § 48, II, B, 4° ; § 49, II, A, 2° — De l'Institut, § 48 II, B, 4°.
- Good Safety** (bonne sécurité) — V. Navigabilité ou § 30, II ; § 32, I, A.
- GUERRE** — Risques de, § 39, III, A — Exclusion du risque de, § 42, V ; § 44 — Civile, § 39, III, B, 9° — V. Clause *Free of capture and seizure* — V. Opérations à caractère de guerre.
- HOSTILITÉS** (*hostilities*) — § 44, II, B, 3°.
- IMPRIMÉS LLOYD'S** — § 21, III ; § 43, III.
- INDEMNITÉ D'ASSURANCE** — Maximum, § 41, I, B, 7° ; § 45 I, B, 5° et n. 28 — Avaries communes, § 36, II, D — Avaries frais, § 45, II, B — V. Pertes successives — V. recours de tiers — Pluralité de la demande, § 50, V.
- IN QUO VIS** (*by ship or ships*) — V. Police flottante.
- INSTITUT DES ASSUREURS MARITIMES DE LONDRES** — § 18.
- Institute of London Underwriters* = V. Institut des Assureurs Maritimes de Londres.
- INTÉRÊT ASSURABLE** (*insurable interest*) — § 27, I et n. 3 ; § 35, I et n. 2 — Défaut, intérêt incomplet, § 48, V — Intérêt annulable, § 48, V.
- JET** (*jettison*) — § 39, II.
- LIEU DES RISQUES** — § 31, II — V. Escales — V. Port — V. Magasin à magasin.
- LLOYD'S** — *Acts*, § 10 — Agents d'assureur, § 12, IV — Associations, § 14, II — Assurance non maritime § 11, II — *Captain's Register*, § 9, II — Comité, § 12, II, B — Courtiers, § 16 — Départements, § 14, I — Histoire, § 1-§ 11 — Membres, § 12, II, A — *Missing Vessel Book* § 9, II — Nom de fortune, § 14, IV — Organisation, § 12-§ 15 — Publications, § 14, III — Régime juridique, § 12, I — Réserves et dépôts, § 13 — Syndicats, § 12, III — Usages du Lloyd's, § 46 ; § 42, III, A, 2°.
- Lloyd's Agents** = V. Agents du Lloyd's.
- Lloyd's Average Department** (département d'avaries) — § 14, I, C ; § 39, II, A, 3°.
- Lloyd's Brokers** (courtiers du) — V. Courtier.
- Lloyd's Claims Bureau** (office de réclamations) — § 14, I, B.
- Lloyd's Customs** = V. Usages du Lloyd's.
- Lloyd's List & Shipping Gazette** — § 3, I ; § 8 ; § 14, III, A — Index au, § 9, I.
- Lloyd's Register** — § 3, III ; § 8 ; § 14, III, D.
- Lloyd's Signing Bureau** (Office de signature) — § 14, I, A ; § 21, I ; § 50, IV.
- Loss of voyage** (abandon de voyage) — V. Clause de frustration.

LOYERS DES GENS DE MER — § 39, B, 8° ; § 42, IV.

LUTINE (la) — § 5, III.

MAGASIN A MAGASIN (*warehouse to warehouse*) — § 31, IV, B ; § 33, III, D ; § 34, IV, B.

MARCHANDISES (*goods*) — Sens du mot, § 27, II, A — Biens (*merchandise*), § 27, III, C — Sujettes à coulage et bris, § 42, III, B ; § 49, I, C — Contrebande, § 33, n. 6 — Périssables, § 42, III, B — Cargaison pour l'aller et retour, § 31, II — Valeur, § 37, II.

MÉMORANDUM — § 49.

MENTIONS MANUSCRITES — § 18, II, B ; § 21, IV.

MISES DEHORS (*disbursement*) — § 36, IV, B et n. 62 ; § 37, II.

MISE EN RISQUES — Partielle, § 36, II, D et E — Ristourne pour défaut de, § 48, V.

NAUFRAGE — § 39, I, A, 5° ; § 49, II, B, 4°.

NAVIGABILITÉ (*seaworthiness*) — § 30, II ; § 48, IV, E.

NAVIGATION EN CONVOI — § 44, II, B, 7° ; § 48, VI, A, 1°.

NAVIGATION SANS FEUX — § 44, II, B, 6°.

NAVIRE — Nom du, § 28 I — Sens du mot, § 27, III — V. Changement de navire.

NAVIRE DE GUERRE — V. Risques de guerre.

NOM DU CAPITAINE — § 28, II — V. Erreur.

NOM DU NAVIRE — V. Navire, V. Erreur.

NOTE DE COUVERTURE (*covering note*) — § 17 — V. Slip.

NULLITÉ DE LA POLICE — Cas, § 36, III, B — Ristourne pour, § 48 V — V. Polices nulles.

OBJET ASSURÉ (*subject-matter insured*) — § 27.

Open cover = V. Police flottante.

Open cover slip — § 19, n. 15.

Open policy = V. Police flottante.

OPÉRATIONS A CARACTÈRE DE GUERRE (*warlike operations*) — § 44, II, B, 4° et s.

OUVERTURE DE LA POLICE — Doctrine de l', § 36, III, B.

Over-carriage (cargaison restante) — § 31, II A et n. 8.

Overdue vessels (navires en retard) — § 25, III.

PAPILLONS (*attached clauses*) — § 18, II, B ; § 21, IV ; § 35, I.

PAYEMENT D'ASSURANCE — A l'étranger (clause de), § 15, II, C ; § 21, III.

PERTES PARTIELLES — Force de l'évaluation, § 36, III, B.

PERTE SANS NOUVELLES (*missing ships*) — § 39, I, A, 5° ; § 44, II, B, 2° — V. *Overdue vessels*.

PERTES SUCCESSIVES — § 45, note 28.

PERTE TOTALE (*total loss*) — Catégories, § 36, II, F — Clause d'évaluation pour, § 36, VI, A — Estimation en cas de, § 45, n. 65 — V. Assurance pour perte totale.

PILOTES — § 34, n. 48.

PIRATES — § 39, III, C ; § 44, II, A.

PLUIES — § 33, n. 65 ; § 39, I, A, 5°.

POLICE A L'ALLER (*outward policy*) — § 30, III ; § 32, I, B.

POLICE A NAVIRE DÉNOMMÉ (*named policy*) — § 28, I, C, 2°.

POLICE A TEMPS (*time policy*) — § 19, II, A ; § 26, III.

POLICE A TEMPS ET AU VOYAGE (*mixed policy*) — § 29, II.

POLICE AU RETOUR (*homeward policy*) — § 30, III ; § 32, I, B.

POLICE AU VOYAGE (*voyage policy*) — V. Police du Lloyd's.

POLICE DE DÉCOMPTÉ (*declaration policy*) — Syn. *Open policy* — V. Police flottante.

POLICE D'EXCÉDENTS (*excess policy*) — Syn. *Increased value policy*, § 41, I, E, 2° (e) ; § 36, VI, B ; § 39, II, A, 7° ; § 45, II B, 5°.

POLICE DU LLOYD'S — Commentaires, § 20 à § 50.

POLICE EN BLANC (*policy in blank*) — § 23, I.

POLICE ÉVALUÉE (*valued policy*) — § 36 ; § 35.

POLICE FLOTTANTE (*floating policy*) — Généralités (Lloyd's), § 28, n. 4 — Déclaration d'aliment, § 28, I, B — Erreur, changement de navire, § 28, I, B — Evaluation, § 36, IV, E ; § 36, VI, D — *In quo vis*, § 28, I, B — *Open cover*, § 19, II, D ; § 48, II, B, 2° — Pluralité de polices, § 36, V, F — V. Carnet d'assurance ; V. Certificats d'assurance.

POLICE NON ÉVALUÉE (*unvalued policy*) — § 37 ; § 35.

- POLICES NULLES — § 4 ; § 36, III, D — Ristourne pour, § 48, V.
- POLICE POUR RISQUES DE PORT (*port policy*) — § 32, II, C.
- POLICE POUR LE TROQUE (*barter policy*) — § 31, n. 24.
- POLICY — *Barter* = V. Police pour troque — *Contingency freight* (Police sur fret contingent), § 36, n. 61 — *Déclaration* = V. Police de décompte — *Disbursement* = V. Assurance des déboursés — *English clean*, § 45, II, B 1° — *Excess* = V. Police d'excédents — *Floating* = V. Police flottante — *Full interest admitted* (Police inté-rêt admis), § 36, VI, B — *Full protection* (Police tous recours de tiers), § 41, I, E, 2° (b) — *Harbour* = V. Police pour risques de port — *Homeward* = V. Police au retour — *Honour* (Police d'honneur), V. Polices nulles — *In blank* = V. Police en blanc — *Increased value* = V. Police d'excédents — *Interest no interest* (avec ou sans intérêt). V. Polices nulles — *Mixed* = V. Police à temps et au voyage — *Named* = V. Police à navire dénommé — *Open* = V. Police flottante ; Syn. Police non évaluée — *Port* = V. Police pour risques de port — *Proof of interest* (Police sans preuve d'intérêt), V. Polices nulles — *Time* = V. Police à temps — *Unvalued* = V. Police non évaluée — *Valued* = V. Police évaluée. — *Voyage* = V. Police au voyage — *Wager* (Police par manière de pari), V. Polices nulles — *Without benefice of salvage* (Police sans bénéfice de sauvetage), V. Polices nulles.
- PORT — Sens du mot, § 26, II, C ; § 30, III, C — Risque de, § 30, I, B, 3° — Police pour, § 32, II, C — Ristourne pour séjour, § 48, VI, A, 4° ; § 48, VI, B et C.
- P. P. I. = V. *Policy proof of interest*.
- PRÉPOSÉS DE L'ASSURÉ — Fait et faute, § 39, II, B — Assurance contre leur négligence, V. Clause (anglaise) *Inchmaree*.
- PRÊT A LA GROSSE — Sur corps (*bottomry*), § 27, II, A ; Sur facultés (*respondentia*), § 27, II, A ; § 15, II, C.
- PRIME (*premium*) — Fonds de primes, § 13 — Claude de, § 48, I — Cours de, § 17, I, A — Fixation de la, § 48, II — Prime brute, § 16, V — Prime nette, § 16, V — Prime additionnelle, § 48, II, B — Indivisibilité, § 48, III-IV et V — Obligation au paiement, § 48, I ; V. Courtier — Remise, § 16, V ; § 48, VI, C 6° — V. Ristourne.
- PRISE — § 39, III, A — V. Clause franc de capture et saisie.
- PROFIT ESPÉRÉ — § 36, IV, C ; § 37, II.
- RACCOURCISSEMENT DE VOYAGE — § 30, n. 6.
- RÉASSURANCE — § 19, II, C ; § 25, III — Frais de conservation, § 45, II, A, 2°-3°-5°.
- RECOURS DE TIERS — Non responsabilité de l'assureur, § 45, I, A — Assurance contre, § 41, I, A et s.
- RELACHE FORCÉE — § 42, IV.
- RÈGLEMENT D'ASSURANCE — Par séries, § 49, III, Q — A l'acquitté § 36, n. 61 — Au brut, § 36, n. 61 — A l'entrepôt, § 36, n. 61 — A l'étranger, § 39, II A, 4° et 5° — Par responsabilité réciproque, § 41, I, B, 8° et 9° — V. Avaries frais.
- REMORQUERS — Faculté d'emploi, § 34, n. 48 — Abordage avec, § 41 I, B, 3°.
- RÉSILIATION DU CONTRAT — Clause de (*cancelling*), § 24, II, B — Ristourne pour, § 48, VI, B et C.
- RESPONSABILITÉ DES ARMATEURS — Assurance, V. Recours de tiers — Limite légale, § 41, I, A, 2° et n. 26.
- RETARD (*delay*) — § 26, II, D ; § 28, I, C, 1° ; § 30, n. 25 ; § 34, I, E — Exclusion des pertes dues au, § 42, IV — Développement du vice propre, § 42, IV.
- RÉTICENCES (*concealments*) — § 45, I, B 1° ; § 48, IV, A.
- RISQUES — Énumération de la police, § 38 — De mer, § 39, I, A — De guerre, § 39, III, A ; § 43, III ; § 44, I — Fait du prince, § 39, III, B — Putatifs, § 25, II ; § 48, V — Des opérations commerciales, § 43, II, C — D'excédents, V. Police d'excédents — De port — V. Port — Terrestres, Transit, V. Magasin à magasin — Prévus expressément, § 39

- Prévus en termes généraux, § 40 — V. Lieu des risques — V. Temps des risques.
- RISTOURNE (*premium's return*) — Fondement, § 48, IV — Légale, § 48, V — Conventionnelle, § 48, VI — Cumul d'assurances, § 36, V, D et E — Clause de l'Institut, § 48, VI, B — Echelle de l'Institut, § 48, VI, C, 7°.
- SAISIE (*seizure*). — § 39, III, A ; § 44, II, A — V. Clause franc de capture et saisie.
- SALVAGE (*saupetage*) — Sens du mot, § 36, n. 39 — Assistance entre navires appartenant au même propriétaire, § 41, I, D, 2° — Privilège du sauveteur, § 45, I, B, 4° — V. Frais de sauvetage.
- Salvage Association — § 10, II ; § 15, II, A.
- SAUVETAGE = V. *Salvage*.
- S. G. — Signification de, § 22.
- SIGNATURE DE LA POLICE — § 50 — V. *Lloyd's Signing Bureau*.
- Slip = V. Arrêté d'assurance.
- SOMME ASSURÉE (*amount insured*) — § 35, I — V. Indemnité d'assurance.
- Stamp (timbre) — V. Droit de timbre.
- SUBROGATION — § 36, II, G ; § 36, V, C ; § 41, I, D, 1°.
- SUR-ASSURANCE (*over-insurance*) — V. Cumul d'assurances.
- TEMPS DES RISQUES — Commencement (corps), § 30 ; § 48, IV, E ; (facultés), § 31 — Continuation, § 32, n. 2 ; V. Escales — Fin (corps), § 32 ; (facultés), § 33 — Prolongation du, V. Clause (anglaise) *Continuation* — V. Police à temps — V. Retard — V. Clause (anglaise) *Duration*.
- T. L. O. (*total loss only*) = V. Assurance pour perte totale (seulement).
- TRANSBORDEMENT (*transhipment*) — V. Changement de navire.
- TRANSHIPMENT — Syn. *Transhipping* V. Transbordement.
- TRANSPORT TERRESTRE — V. Magasin à magasin.
- USAGES — Force et effets, § 46.
- USAGES DU LLOYD'S (*Lloyds customs*) — Nature, § 46 — Énumération, § 42, III, A, 2°.
- VALEURS ASSURÉES — Corps, Facultés, Fret. V. Police ouverte.
- VENTE — Objet assuré § 24, II, A-B-C ; § 33, II, A — Navire § 24, II, B.
- VICE PROPRE (*inherent defect*) — Assurance du, § 41, II ; § 42, III, 4° et s. — Exclusion du, § 42, III — Vetusté, Vice caché, § 42, III, A.
- VOLEURS (*thieves*) — § 39, III, D.
- VOYAGE ASSURÉ — § 26 ; V. Temps des risques, Changement de voyage.
- Warlike operations = V. Opérations à caractère de guerre.
- WARRANTIES = V. Garanties.
- W. B. S. = V. *Policy without benefit of salvage*.

VII

TABLE DES MATIERES

LIVRE I

<i>Chapitre I. — HISTOIRE DU LLOYD'S</i>	1
§ 1. — La fondation et le développement du café d'Edward Lloyd's	3
§ 2. — Les premières assurances et corporations d'assurance maritimes anglaises	8
§ 3. — Apparition de la Lloyd's List et du Lloyd's Register.	15
§ 4. — Le New-Lloyd's coffee-house et la fondation du Lloyd's	20
§ 5. — Développement du Lloyd's entre 1774 et 1815	25
§ 6. — La Commission parlementaire pour l'assurance maritime de 1810	36
§ 7. — Réorganisation et premiers statuts	44
§ 8. — La loi de 1824 et la période de crise de 1825-1827.	50
§ 9. — L'incendie du Royal-Exchange et le Règne de Victoria	54
§ 10. — Le Lloyd's Act de 1871 et l'époque jusqu'à la guerre mondiale	61
§ 11. — Lloyd's pendant la Grande Guerre et aujourd'hui.	65
 <i>Chapitre II. — ORGANISATION JURIDIQUE ET COMMERCIALE DU LLOYD'S MODERNE</i>	 73
§ 12. — Régime juridique. Les membres. Les syndicats. Les agents des assureurs	73
§ 13. — Organisation financière	79

§ 14. — Départements. Associations. Publications	85
I. — Départements	85
A. — Le Lloyd's Signing Bureau	85
B. — Le Claims Bureau	87
C. — Le Lloyd's Average Department	88
II. — Associations	88
III. — Publication du Lloyd's ou en liaison avec le Lloyd's	89
IV. — Lloyd's, nom de fortune	91
§ 15. — Les agents du Lloyd's	93
<i>Chapitre III. — NOTIONS PRATIQUES SUR L'ASSURANCE AU LLOYD'S</i>	103
§ 16. — Le courtier	103
I. — Notions générales	103
II. — Relations de l'assuré et du courtier	105
III. — Relations de l'assuré et de l'assureur	109
IV. — Relations du courtier et des assureurs	111
V. — Rémunération du courtier	114
VI. — Privilège du courtier	115
§ 17. — Le « slip » et la « covering-note »	118
I. — Généralités. Conclusion du contrat	118
II. — Nature et effets juridiques	120
III. — Attitude de la pratique anglaise devant la loi . .	125
§ 18. — Les clauses de l'Institut	126
I. — Origine	126
II. — Aspects pratiques et juridiques	128
§ 19. — Le droit de timbre et les dispositions fiscales	130
I. — Généralités	130
II. — De certaines dispositions fiscales et de leurs effets	131

LIVRE II

<i>Chapitre unique. — COMMENTAIRES DE LA POLICE DU LLOYD'S.</i>	137
§ 20. — Aperçu historique	139
§ 21. — Aspects généraux	142
§ 22. — L'En-Tête (<i>The heading</i>) : S. G.	148
§ 23. — L'assuré (<i>insured</i>). Assurance par mandataire et assurance pour compte	149
§ 24. — Cession de la police. L' <i>Assignment clause</i>	157
§ 25. — <i>Lost or not lost</i> . Assurance sur bonnes ou mau- vaises nouvelles	161

§ 26. — <i>At and from</i> (à et depuis). Le voyage assuré	165
§ 27. — Objet de l'assurance, (<i>subject-matter insured</i>) . .	169
§ 28. — Nom du navire et du capitaine	178
§ 29. — La durée du risque. <i>Duration clause</i>	184
§ 30. — Commencement du risque dans l'assurance sur corps	187
§ 31. — Commencement du risque dans l'assurance sur facultés	195
I. — Généralités	195
II. — L'endroit d'où les biens doivent être chargés. .	196
III. — Sens du terme « <i>loading</i> » (chargement) . . .	199
IV. — Clauses modifiant le commencement du risque .	201
§ 32. — Fin du risque dans l'assurance sur corps	203
I. — Régime légal	203
II. — Clauses modifiant la fin du risque	208
§ 33. — Fin du risque dans l'assurance sur facultés . . .	216
I. — Débarquement et risque d'allèges	216
II. — Le temps du déchargement	221
III. — Événements ou clauses modifiant la fin du risque	223
§ 34. — Liberté de se diriger et faire escale (<i>liberty to touch and stay</i>).	232
I. — Généralités	232
II. — Dans quels ports et pour quelles raisons peut le navire se diriger et faire escale lors d'un voyage assuré sous la clause « <i>to touch and stay</i> »	239
III. — Temps et possibilité de mouvements dans une escale permise	242
IV. — De quelques clauses spéciales de déroutement et changement de voyage	243
§ 35. — La clause d'estimation (<i>Valuation clause</i>)	247
§ 36. — La police évaluée	251
I. — Généralités	251
II. — L'évaluation insuffisante	254
III. — L'évaluation exagérée	263
IV. — Autres aspects de l'évaluation	268
V. — Cumul d'assurances	271
VI. — Clauses courantes relatives à l'évaluation . . .	277
§ 37. — La police non évaluée	284
§ 38. — Les risques couverts (<i>perils insured against</i>) . . .	288
§ 39. — Risques prévus expressément	291
I. — Périls dus aux éléments	291

A. — <i>Perils of the seas</i>	291
B. — Le feu	296
II. — Périls dus à l'action des personnes à bord	300
A. — Le jet à la mer (<i>jetission</i>)	300
B. — Baraterie	308
III. — Périls dus à l'action des personnes hors bord .	319
A. — Risque de guerre, capture et saisie	319
B. — Conséquences des actes du pouvoir exécutif et politique	322
C. — Pirates	327
D. — Voleurs	329
§ 40. — Risques prévus en termes généraux	331
§ 41. — De certains risques toujours couverts par l'assu- rance du Lloyd's, mais non prévus par le texte de la po- lice	335
I. — Le recours des tiers. La « collision clause » ..	335
A. — Historique. Aspects du problème. Rédaction	335
B. — La R. D. C. proprement dite	341
C. — La deuxième partie de la R. D. C. ; le « Pro- viso », ou l' « Exception clause »	357
D. — La troisième partie : « Sister-Ship clause »	359
E. — Les divers moyens d'assurer le découvert que la R. D. C. laisse à la charge de l'assuré ..	363
1) Les Clubs	364
2) L'assurance	365
a) La « Four-fourths R. D. C. »	365
b) La « Full protection policy »	365
c) La « Protection and Indemnity clau- se »	366
d) La « Freight collision clause »	367
e) La « Institute Excess clause » (Policies d'excédent)	368
II. — La négligence des préposés de l'armateur, les vices cachés et autres accidents, causes directes d'un dommage : l' « Inchmaree clause »	373
A. — Origine	373
B. — Etendue	375
§ 42. — Risques exclus par le texte, la loi et les clauses usuelles	384
I. — Changement volontaire de voyage, route, vais- seau et retard dans la conduite de l'expédition ..	385
II. — Faute de l'assuré	385
III. — Vice propre, fatigue et usure habituelles, cou- lage et bris, déchet de route	387
A. — L'assurance corps	388
B. — L'assurance sur facultés	392

IV. — Pertes dues au retard (<i>delay</i>)	401
V. — Exclusion des risques de guerre, et des conséquences du fait du prince	403
§ 43. — La <i>Frustration clause</i>	405
I. — Généralités. Circonstances de son introduction	405
II. — Interprétation	406
III. — Rapports avec la clause « Free of capture and Seizure »	410
§ 44. — La clause « Free of capture and seizure »	412
I. — Généralités	412
II. — Interprétation	413
A. — Première partie de la clause F. C. & S.	413
B. — Deuxième partie de la clause F. C. & S. ..	416
1) Position du problème	416
2) Navires perdus sans nouvelles (<i>missing ships</i>)	418
3) <i>Hostilities</i>	420
4) <i>Warlike operations</i>	422
5) Collision avec un bâtiment de guerre	426
6) Navigation sans feux	427
7) Navigation en convoi	431
8) Influence de la faute	433
§ 45. — La « Sue and labour clause »	441
I. — Historique et fondement juridique	441
A. — Origine	441
B. — Nature juridique	442
II. — Caractéristique et effets	456
A. — Conditions d'application	456
B. — Montant de l'indemnité	467
§ 46. — La clause de « force et effet de la police »	475
§ 47. — La « Binding clause »	479
§ 48. — La prime et la « Consideration clause »	481
I. — Généralités	481
II. — Fixation de la prime	483
A. — La prime ordinaire	483
B. — La prime additionnelle	484
III. — Divisibilité de la prime	489
IV. — La ristourne de la prime	491
V. — Les cas de ristourne légale	502
VI. — La ristourne conventionnelle	507
A. — Clauses diverses	507
B. — La « Return clause » de l'Institut	513
C. — Le calcul des trois ristournes de l' <i>Institute Return Clause</i>	515

§ 49. — Le Memorandum	519
I. — Généralités	519
II. — Interprétation	524
A. — Le sens des termes et des franchises	524
B. — Risques et événements exclus par le Memorandum	528
1) <i>Unless general</i>	528
2) Le recours de tiers	529
3) <i>Or the ship be stranded</i>	531
4) <i>Sunk</i>	537
5) <i>Burnt</i>	537
6) Collision	539
C. — Rapport de causalité entre l'événement couvert et le dommage	539
III. — Les « Pourcentage Clauses » ou franchises de tantième	541
A. — Objet et effets de leur introduction	541
B. — Calcul de la franchise	543
1) Masse de calcul	543
2) Masse d'exercice	545
C. — Clause dérogatoire au calcul de la franchise	546
1) Corps	546
2) Facultés	547
D. — La franchise et la freinte de route et coulage	548
IV. — Les clauses modernes similaires au Memorandum et les autres franchises d'avaries	549
A. — Assurance sur facultés	549
B. — Assurance corps	551
C. — Assurance fret	553
§ 50. — La clause de signature (<i>Attestation clause</i>) et la date	554
ANNEXES	563
I. — Bibliographie	565
II. — Abréviations	569
III. — Imprimé Lloyd's d'assurance maritime	572
IV. — Loi anglaise de 1906 sur les assurances maritimes (<i>marine insurance act</i>)	579
V. — Index au « <i>Marine insurance act</i> » de 1906	603
VI. — Index alphabétique des matières	607
VII. — Table des matières	615

